

UNIVERSIDAD DE COSTA RICA
SISTEMA DE ESTUDIOS DE POSGRADO

**INSTITUCIONES Y ORGANIZACIÓN ECONÓMICA. ANÁLISIS DE LA
CONSTRUCCIÓN DE CAMINOS Y PUENTES HACIA LA COSTA PACÍFICA
DE COSTA RICA, 1760-1870**

Tesis sometida a la consideración de la Comisión del Programa de Estudios de
Posgrado en Historia para optar al grado y título de Maestría Académica en
Historia

ALLAN JOSÉ VÍQUEZ MORA

Ciudad Universitaria Rodrigo Facio, Costa Rica

2020

Agradecimientos

En primer lugar, deseo agradecer a mi padre Róger por todos los años y esfuerzos que ha entregado para sostener a nuestra familia. A mis hermanos María, Róger y Carlos agradezco sus constantes palabras de aliento y su apoyo moral a lo largo de todo este proceso. A mis sobrinos Damián, Valery y Santiago pido disculpas por la cantidad de momentos que no he compartido con ellos por causa del trabajo y los estudios, los cuales siempre demandan tiempo. A la familia Mora Mora expreso un agradecimiento por su apoyo durante una coyuntura difícil. A mi madre Ligia, quien no estuvo presente en la conclusión de esta etapa, agradeceré siempre el inmenso amor que nos brindó a todos hasta el último de sus días. Ella, quien siempre fomentó en mí el hábito de la superación por medio del estudio, es la responsable de mi perseverancia en la conclusión de este trabajo. A ella dedico este esfuerzo.

Quedaré siempre en deuda con el comité asesor de este trabajo. El M. A. Jorge León Sáenz tuvo la disposición y paciencia de guiar a un aprendiz de historia interesado en la comprensión de la elección racional, las instituciones económicas, y los costos de transacción, temas poco comunes en una tesis de historia. Sin la ayuda del profesor Jorge León, posiblemente no hubiera podido desarrollar el marco de análisis de esta investigación. A él también agradezco la cantidad de materiales que suministró para el desarrollo de este trabajo. A la Dra. Alejandra Boza Villarreal agradezco su aguda crítica a la metodología utilizada en este estudio, el arduo trabajo que realizó en la transformación de la escritura en esta tesis, y por hacerme parte de su equipo en uno de sus proyectos de investigación. También agradezco a la Dra. Elizet Payne Iglesias por compartir conmigo su amplio conocimiento de la historia colonial y del siglo XIX, por sus acertados comentarios a las diferentes versiones del proyecto y por su invitación a participar en el programa “Las sociedades centroamericanas: entre el mundo colonial y la modernidad” del Centro de Investigaciones Históricas de América Central. En los tres casos, encontré siempre amigos y consejeros dispuestos a

ofrecer su ayuda y experiencia. A ellos atribuyo todas las fortalezas de este trabajo, mientras que como autor asumo todo error u omisión.

Agradezco a los profesores David Díaz, Ronny Viales y Silvia Meléndez por las observaciones a una versión previa del proyecto. Al Dr. Anthony Goebel McDermott dirijo un especial agradecimiento por sus comentarios al manuscrito final. Al Dr. Manuel Chacón Hidalgo agradezco sus observaciones durante el acto de defensa de esta tesis. También, deseo hacer un reconocimiento a la labor del desaparecido profesor Juan José Marín Hernández, quien me impulsó a explorar temas institucionales durante sus cursos y a ensayar nuevas perspectivas de aproximación a los procesos históricos.

Deseo expresar un agradecimiento a la familia Fernández Molina por su apoyo a lo largo de los años. Al Dr. José Antonio Fernández Molina agradezco más de una década de compartir su sabiduría, su crítica siempre afilada y su biblioteca, todas las cuales siempre puso a mi disposición. Al Dr. Wilson Picado Umaña agradezco su constante exigencia en la búsqueda de la excelencia, el compartir su interés por los temas económicos y la historia ambiental, así como por involucrarme en algunos de sus proyectos. Con ambos colegas he compartido éxitos, experiencias y algunas amarguras, de las cuales nunca estamos exentos.

En el Posgrado Centroamericano de Historia y el Centro de Investigaciones Históricas de América Central, agradezco el apoyo de las funcionarias administrativas Patricia Sequeira, Eugenia Rojas, María Elena Sandí, Maribel Santamaría, Elisa Mora y Verónica Jerez, con quienes colaboré y compartí durante mis estudios de posgrado. En el Archivo Nacional de Costa Rica doy gracias a Jafeth Campos, Mariano Sánchez, Vinicio Méndez, Helga Agüero y otros colaboradores en la Sala de Consulta y a Alejandra Chavarría y Franklin Alvarado en la Sección Histórica por su ayuda en la búsqueda y facilitación de la evidencia documental utilizada en este trabajo.

Expreso además un agradecimiento al Dr. Mauricio Folchi Donoso, de la Universidad de Chile, quien durante el Congreso de la Sociedad Latinoamericana

y Caribeña de Historia Ambiental 2018 me dirigió al trabajo de la profesora María Carolina Sanhueza Benavente en torno al desarrollo de los caminos en Chile. Asimismo, manifiesto un agradecimiento especial al señor Víctor Mourgiart y a la señora Felicia Solano Chacón por facilitarme un ejemplar de dicho trabajo, únicamente disponible en la Biblioteca Nacional de Chile. Al Lic. Carlos Méndez Blanco agradezco su trabajo en la representación cartográfica incluida en este trabajo. Finalmente, a María José Chaves agradezco su apoyo moral a lo largo de los años.

“Esta Tesis fue aceptada por la Comisión del Programa de Estudios de Posgrado en Historia de la Universidad de Costa Rica, como requisito parcial para optar al grado y título de Maestría Académica en Historia.”



Dr. Manuel Benito Chacón Hidalgo
Representante del Decano Sistema de Estudios de Posgrado



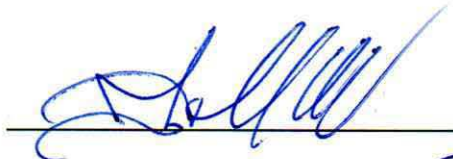
M. A. Jorge León Sáenz
Profesor guía



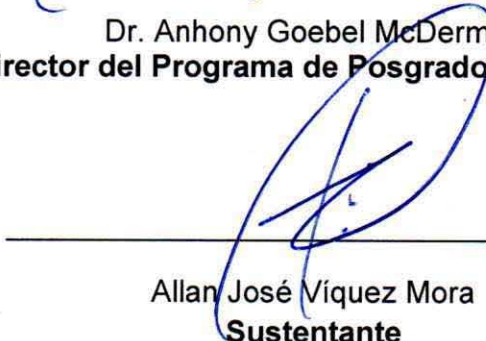
Dra. Elizet Payne Iglesias
Asesora



Dra. Alejandra Boza Villarreal
Asesora



Dr. Anthony Goebel McDermott
Director del Programa de Posgrado en Historia



Allan José Viquez Mora
Sustentante

Tabla de contenidos

Agradecimientos	ii
Resumen.....	ix
Lista de tablas.....	x
Lista de gráficos.....	xi
Lista de ilustraciones	xii
Lista de mapas.....	xiii
Lista de abreviaturas	xiv
1. Introducción	1
2. Justificación, definiciones básicas y delimitación espacial-temporal	7
3. Preguntas de investigación	11
4. Objetivo general	11
5. Objetivos específicos	11
6. Estado de la cuestión	12
a. <i>Los estudios sobre el contexto</i>	12
b. <i>Los estudios sobre el tema</i>	19
7. Marco teórico	29
7.1 <i>Las transformaciones en el pensamiento económico: De la economía institucional norteamericana a la Nueva Economía Institucional</i>	29
7.2 <i>Instituciones y transacciones</i>	34
7.3 <i>El papel del Estado y los costos de transacción</i>	36
7.4 <i>Acción colectiva y bienes públicos</i>	40
8. Hipótesis	42
9. Estrategia metodológica.....	43
8.1 <i>Marco de análisis</i>	46
10. Descripción de fuentes	51
11. Plan de capítulos	54
CAPÍTULO I. EL CAMINO QUE LLEVA AL MAR DEL SUR. ACCIÓN COLECTIVA E INSTITUCIONES EN LA CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DE PUENTES Y CAMINOS EN LA PROVINCIA DE COSTA RICA (1760-1811).....	60
1. <i>Introducción</i>	60
2. <i>El Camino Real: su importancia económica y social para la provincia de Costa Rica (1760-1811)</i>	64
3. <i>Dinámicas de acción colectiva en la reparación del Camino Real (1760-1811)</i>	75

3.1	<i>La contribución de caminos colonial</i>	81
4.	<i>El proceso de construcción y reparación de caminos y puentes. Un enfoque de costos de transacción</i>	93
5.	<i>Síntesis de resultados</i>	107
CAPÍTULO II. EL CAMINO QUE TRAERÍA LA PROSPERIDAD. LA CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DE CAMINOS Y PUENTES DURANTE LA TRANSICIÓN A LA ÉPOCA REPUBLICANA (1812-1842).....		111
1.	<i>Introducción</i>	111
2.	<i>De provincia a Estado: Los cambios en la jerarquía espacial durante la transición a la era republicana</i>	114
3.	<i>Estrategias para la acción colectiva en la coyuntura constitucional gaditana (1812-1821)</i>	119
4.	<i>La cooperación forzosa: las primeras contribuciones para la construcción y reparación de caminos y puentes en la era republicana</i>	131
5.	<i>La transformación del Estado: aproximación desde la teoría de los costos de transacción en la construcción de caminos</i>	137
6.	<i>Síntesis de resultados</i>	158
CAPÍTULO III. UN “TRAJÍN DE CARRETAS”. EL TRASFONDO INSTITUCIONAL EN LAS FORMAS DE ACCIÓN COLECTIVA PARA LA CONSTRUCCIÓN DE CAMINOS DURANTE EL BOOM CAFETALERO (1843-1870).....		165
1.	<i>Introducción</i>	165
2.	<i>La transformación de la jerarquía espacial y la expansión del ecúmene hacia la costa pacífica</i>	166
3.	<i>Redes de cooperación para la construcción de caminos en el Valle Central (circa 1840-1870)</i>	176
3.1	<i>La Sociedad Económica Itineraria (1843-1854): un ejemplo de acción colectiva en el ocaso de las organizaciones corporativas medievales</i>	176
3.1.1.	<i>El sistema de cooperación dentro de la Sociedad Económica Itineraria</i>	185
3.2	<i>Los caminos vecinales: de la acción colectiva voluntaria a la formalización del “detalle”</i>	192
4.	<i>La cooperación a través de la coerción: nuevos impuestos durante el periodo 1841-1870</i>	200
5.	<i>Expansión de la estructura estatal y costos de transacción en el proceso de construcción de caminos y puentes, 1840-1870</i>	210
6.	<i>Síntesis de resultados</i>	237
DISCUSIÓN DE RESULTADOS		242
FUENTES DOCUMENTALES		268

<i>I. Fuentes documentales inéditas.....</i>	<i>268</i>
<i>II. Fuentes impresas</i>	<i>271</i>
<i>III. Fuentes electrónicas.....</i>	<i>278</i>
BIBLIOGRAFÍA.....	279

Resumen

El estudio analiza la conformación y evolución de las instituciones creadas para la construcción y reparación de caminos y puentes sobre la ruta al Pacífico durante el periodo 1760-1870. El análisis parte de la perspectiva de que los caminos y puentes constituyen bienes públicos, sujetos a la cooperación de los usuarios para su mantenimiento. Los usuarios de bienes públicos emplean tres estrategias: a) cooperan voluntariamente a su mantenimiento a fin de preservarlo, b) no contribuyen a sostenerlo o toman ventaja de la participación de otros, o c) cooperan bajo advertencia de recibir sanciones o multas. Con el fin de evitar el oportunismo y fomentar la cooperación de los usuarios, estos crean instituciones –sistemas de reglas– y recurren a un tercer actor, el Estado, para asegurar el cumplimiento de dichas normas. La colonización de la sección oeste del Valle Central de Costa Rica, motivada por el paulatino crecimiento demográfico y el creciente acceso a los mercados regional e internacional durante la primera mitad del siglo XIX, precisó la expansión de una red de caminos vinculada al Camino Real, principal vía de comunicación con la región centroamericana utilizada por arrieros, comerciantes y funcionarios reales desde el periodo colonial. Los usuarios de estas vías de comunicación recurrieron a la cooperación voluntaria en su construcción, facilitada por la existencia de redes que aseguraban la vigilancia sobre el comportamiento de sus miembros. La construcción y reparación de la vía principal hacia la costa pacífica fue producto de la cooperación forzosa de los usuarios a través de impuestos al comercio destinados a la Hacienda pública, en el contexto de un creciente intercambio comercial a nivel regional e internacional. Los usuarios llevaron a cabo la construcción y reparación de caminos y puentes por medio de instituciones para la sistematización de las diferentes tareas de construcción: obtención de recursos, compra de materiales y servicios, reclutamiento y contratación de operarios, así como organización y dirección de los trabajos. El Estado –fuese durante el periodo colonial, la fase constitucional gaditana o en la era republicana– asumió los costos de diseñar, vigilar y hacer cumplir estas instituciones a través de la asignación de funcionarios a distintas tareas y de la obtención de información sobre las rutas y la riqueza de los usuarios de vías.

Lista de tablas

Tabla I-1. Caracterización socioeconómica de algunos individuos pertenecientes a los dos deciles superiores de riqueza de la ciudad de Cartago listados en el padrón de contribución de caminos colonial de 1798.....	88
Tabla I-2. Costos de transacción en la construcción de caminos, 1760-1811 ..	98
Tabla I-3. Distribución de gastos en reparaciones al Camino de Matina y secciones del Camino Real (en pesos), circa 1798-1801.....	102
Tabla II-1. Costos de transacción en la construcción de caminos, 1812-1842	141
Tabla II-2. Distribución anual de los gastos (pesos) en las reparaciones del puente sobre el río Virilla y Paso Real (1837-1840).....	153
Tabla III-1. Importaciones de tabaco Iztepeque y Virginia a Costa Rica hechas por miembros de la Sociedad Económica Itineraria (1838-1860) en quintales.	179
Tabla III-2. Trayectoria de los miembros de la Sociedad Económica Itineraria en el servicio público, <i>circa</i> 1835-1850	187
Tabla III-3. Costos de transacción en la construcción de caminos, 1843-1870	212

Lista de gráficos

Gráfico I-1. Distribución porcentual de la contribución de caminos colonial por niveles de riqueza en Cartago y Villa Nueva, 1798.....	87
Gráfico II-1. Distribución mensual de gastos en reparaciones del puente sobre el río Virilla y Paso Real (1837-1839)	156
Gráfico III-1. Exportaciones de café de Costa Rica por Puntarenas, en quintales (1833-1845, años disponibles).....	172

Lista de ilustraciones

Ilustración 1. Principales conceptos de la Nueva Economía Institucional	57
Ilustración I-1. Representación de Villa Nueva y sus alrededores, circa 1798..	73
Ilustración II-1. Bosquejo del Estado de Costa Rica en América Central, por Juan Galindo (1836)	145
Ilustración III-1. Tren de carretas de Puntarenas a San José	207
Ilustración III-2. Mapa de Costa Rica, por Alexander von Frantzius (1869)	218
Ilustración III-3. Aduana marítima en Puntarenas	222
Ilustración III-4. Puente sobre el río Virilla, <i>circa</i> 1873-1874.....	224

Lista de mapas

Mapa 1. Principales rutas terrestres de Costa Rica (<i>circa</i> 1760-1870).....	59
---	----

Lista de abreviaturas

ANCR: Archivo Nacional de Costa Rica

CLODR-CR: Colección de leyes, órdenes, decretos y resoluciones de Costa Rica



UNIVERSIDAD DE
COSTA RICA

SEP Sistema de
Estudios de Posgrado

Autorización para digitalización y comunicación pública de Trabajos Finales de Graduación del Sistema de Estudios de Posgrado en el Repositorio Institucional de la Universidad de Costa Rica.

Yo, Allan José Víquez Mora, con cédula de identidad 1 1231 0893, en mi condición de autor del TFG titulado "Instituciones y organización económica. Análisis de la construcción de caminos y puentes hacia la costa pacífica de Costa Rica, 1760-1870"

Autorizo a la Universidad de Costa Rica para digitalizar y hacer divulgación pública de forma gratuita de dicho TFG a través del Repositorio Institucional u otro medio electrónico, para ser puesto a disposición del público según lo que establezca el Sistema de Estudios de Posgrado. SI ☒ NO * ☐

*En caso de la negativa favor indicar el tiempo de restricción: _____ año (s).

Este Trabajo Final de Graduación será publicado en formato PDF, o en el formato que en el momento se establezca, de tal forma que el acceso al mismo sea libre, con el fin de permitir la consulta e impresión, pero no su modificación.

Manifiesto que mi Trabajo Final de Graduación fue debidamente subido al sistema digital Kerwá y su contenido corresponde al documento original que sirvió para la obtención de mi título, y que su información no infringe ni violenta ningún derecho a terceros. El TFG además cuenta con el visto bueno de mi Director (a) de Tesis o Tutor (a) y cumplió con lo establecido en la revisión del Formato por parte del Sistema de Estudios de Posgrado.

INFORMACIÓN DEL ESTUDIANTE:

Nombre Completo: Allan José Víquez Mora

Número de Carné: B17649 Número de cédula: 1 1231 0893

Correo Electrónico: allanvmora@gmail.com

Fecha: 5 de noviembre de 2020 Número de teléfono: 8453 6984

Nombre del Director (a) de Tesis o Tutor (a): M. A. Jorge León Sáenz


FIRMA ESTUDIANTE

Nota: El presente documento constituye una declaración jurada, cuyos alcances aseguran a la Universidad, que su contenido sea tomado como cierto. Su importancia radica en que permite abreviar procedimientos administrativos, y al mismo tiempo genera una responsabilidad legal para que quien declare contrario a la verdad de lo que manifiesta, puede como consecuencia, enfrentar un proceso penal por delito de perjurio, tipificado en el artículo 318 de nuestro Código Penal. Lo anterior implica que el estudiante se vea forzado a realizar su mayor esfuerzo para que no sólo incluya información veraz en la Licencia de Publicación, sino que también realice diligentemente la gestión de subir el documento correcto en la plataforma digital Kerwá.

“Mientras en algunos Estados se destruye, en Costa-Rica se crea; mientras otros pueblos se estancan, retrogradan o aniquilan, Costa-Rica crece, prospera y se eleva; y aún cuando hay tantos pueblos y gobiernos que atizan o sostienen guerras fratricidas que trasforman (sic) en charcas de sangre sus sembrados (sic: sembradíes) y en vergonzosas ruinas los hermosos edificios que les legaron sus mayores, en la antes tan pobre y conocida Costa Rica, se vive en lucha incesante con la naturaleza para obligarla a centuplicar sus frutos, por donde quiera penetra el hacha de la civilización rompiendo bosques espesísimos y caminos en todas direcciones, se levantan puentes, casas, templos, palacios, hospitales, faros y aún pueblos enteros.”¹

Anónimo, 1855.

1. Introducción

Esta tesis analiza la conformación y evolución de la estructura institucional que emplearon distintos actores sociales en la construcción y reparación de caminos y puentes en Costa Rica durante el periodo 1760-1870. Pocos estudios profundizan en la naturaleza del concepto de instituciones. La acepción más difundida del término “institución” entre las ciencias sociales en Costa Rica refiere a las grandes estructuras que caracterizan el sistema sociopolítico. Comúnmente, académicos y políticos conciben la democracia como una de las principales instituciones del sistema político costarricense, para referirse a un conjunto de prácticas y valores cívicos. La literatura económica, de manera más implícita, considera el modelo agroexportador como una de las grandes instituciones que moldearon el desarrollo socioeconómico en Costa Rica. En el lenguaje cotidiano e incluso el académico, este vocablo refiere a cuerpos y organizaciones como el ejército, la Iglesia, las municipalidades u organismos del gobierno. El presente estudio ofrece una reflexión en torno a las instituciones – conjunto de reglas– y las organizaciones, como grupos de actores que diseñan, modifican, y están sujetos a dichas instituciones.

¹ *Boletín Oficial*, 115, 28 de julio de 1855, 30.

El estudio de las instituciones en la historiografía costarricense se enfoca en dos hipótesis generales: a) las instituciones facilitaron la construcción y continuidad de cierto orden social; y b) el Estado desarrolló diferentes organismos que permitieron dicho orden en el largo plazo. A la luz de distintas perspectivas, los historiadores de lo social y lo político se han ocupado de explorar ambas con el fin de matizar las características particulares del devenir histórico de Costa Rica. Entre estas aristas se encuentran el desarrollo del sistema educativo², el manejo del monopolio sobre la violencia organizada por parte del Estado³, las prácticas higiénicas y la moral pública⁴, la conformación de un sistema político partidario de orientación liberal⁵, el aparato burocrático⁶ y el control social a través de entidades civiles y eclesiásticas.⁷ El aporte básico de estos análisis fue mostrar la importancia de las instituciones para la preservación del orden, a través de la regulación de las conductas sociales. Implícita y explícitamente en la mayoría de los trabajos está el papel dominante de las elites en la creación de un proyecto político de orientación liberal. En resumen, dichos estudios exploran las transformaciones institucionales en función de los cambios que sufrió el Estado costarricense durante el siglo XIX y principios del XX.

En la historiografía costarricense hay dos trabajos recientes que abordan el concepto de instituciones. El ensayo de los historiadores David Díaz y Ronny

² Astrid Fischel, *Consenso y represión. Un estudio socio-político de la educación costarricense* (San José: Editorial Costa Rica, 1990).

³ El trabajo más reciente es de Esteban Corella Ovares, "El ejército en Costa Rica: Organización de las fuerzas armadas, sistema de reclutamiento y la construcción del Estado, 1812-1870" (Tesis de Maestría en Historia, Universidad de Costa Rica, 2013).

⁴ Juan José Marín, *Prostitución, honor y cambio cultural en la provincia de San José de Costa Rica: 1860-1949* (San José: Editorial de la Universidad de Costa Rica, 2007).

⁵ Orlando Salazar, *El apogeo de la república liberal en Costa Rica 1870-1914* (San José: Editorial de la Universidad de Costa Rica, 2002). Claudio Antonio Vargas Arias, *Hacia la consolidación del Estado liberal en Costa Rica (1870-1890)* (San José: Editorial de la Universidad de Costa Rica, Cuadernos de Historia de las Instituciones de Costa Rica, 2015).

⁶ Pablo Rodríguez Solano, "Construyendo el Estado: génesis institucional y burocracia en Costa Rica entre 1821-1848," en *Independencias, estados y política(s) en la Centroamérica del siglo XIX. Las huellas históricas del Bicentenario*, ed. David Díaz y Ronny Viales (San José: Centro de Investigaciones Históricas de América Central, 2010), 213-252.

⁷ José Daniel Gil Zúñiga, "Homicidio, asociación y conflicto en la provincia de Heredia. 1885-1915" (Tesis de Doctorado en Historia, Universidad Autónoma de Barcelona, 1994); José Aurelio Sandí Morales, *Estado e Iglesia Católica en Costa Rica 1850-1920; En los procesos de control del espacio geográfico y la creación de un modelo costarricense* (Heredia: Programa de Publicaciones de la Universidad Nacional, sin fecha).

Viales explora los vínculos entre el cambio institucional y los orígenes de la desigualdad en Centroamérica. La hipótesis central de Díaz y Viales es que durante el medio siglo 1821-1870 “los políticos centroamericanos intentaron llevar a cabo ese proyecto de concreción de la felicidad política a partir de la construcción de un nuevo tipo de institucionalidad política, pero fallaron al hacerlo porque las estructuras institucionales y sociales coloniales limitaron ese proyecto.”⁸ Díaz y Viales efectivamente señalan la continuidad de instituciones coloniales que perpetuaron las diferencias raciales y económicas e impidieron la participación política a la mayoría de la población –una interpretación ya sugerida por el historiador Héctor Lindo casi dos décadas atrás.⁹ Los autores, quienes se adhieren a la interpretación propuesta por Kathleen Thelen y James Mahoney del cambio institucional a partir de innovaciones incrementales en la larga duración, desatienden un aspecto que es clave para dicha interpretación.

Los obstáculos a un “nuevo tipo de institucionalidad” no solo residen en la persistencia de instituciones antiguas, sino en la debilidad de los nuevos Estados centroamericanos para hacer cumplir las normas acordadas por el nuevo pacto social. El siglo XIX estuvo plagado de golpes militares, cambios de constitución y regímenes fallidos, aún en un país con intereses tempranamente unificados por el éxito económico de la caficultura, como sucedió en Costa Rica. Sin embargo, las innovaciones graduales en las instituciones posteriores a la independencia perduraron en el tiempo gracias a la reiteración duradera en las interacciones de los individuos sometidos a una estructura institucional determinada, lo cual es impracticable durante constantes cambios de régimen. Considérese, por ejemplo, la evolución del sistema electoral costarricense hasta nuestros días, a partir de la celebración de procesos electorales de forma regular desde la Independencia. Asimismo, cabe considerar la intervención del Estado en nombre del colectivo a

⁸ David Díaz y Ronny Viales, “La felicidad prometida y sus límites. Desarrollo institucional, inclusión/exclusión social y el legado colonial en Centroamérica, 1770-1870,” en Díaz y Viales, *Independencias, estados, política(s)*, 31.

⁹ Héctor Lindo, “Economía y sociedad (1810-1870),” en *Historia general de Centroamérica*, ed. Héctor Pérez Brignoli (Madrid: Ediciones Siruela, 1993), 141-201.

través de la organización y vigilancia del proceso, el cual depende de un órgano independiente de los tres poderes desde 1949.

El ensayo del historiador Pablo Rodríguez propone un origen o “génesis institucional” en Costa Rica entre 1821 y 1848. Este estudio parte de los trabajos de Óscar Oszlack y Juan Carlos Garavaglia sobre la construcción del Estado, cuya base teórica es una reinterpretación de los principios señalados por Thomas Hobbes en *Leviathan, or The Matter, Forme and Power of a Common Wealth Ecclesiasticall and Civil*. Según este, el Estado como entidad omnipotente, mantiene el orden social por medio del monopolio de la fuerza, a cambio de cargas fiscales y gravámenes.¹⁰ Rodríguez examina los cambios en la Hacienda motivados por los periodos de guerra –el conflicto civil de 1835 y la invasión de Manuel Quijano, – así como la reforma hacendaria de 1839 dedicada a mejorar la recolección de las rentas producidas por monopolios como tabaco, papel sellado, pólvora y alcabalas.¹¹ El autor concluye que la “génesis institucional” corresponde con la creación de una burocracia encargada de las tareas de recolección de rentas y administración hacendaria.

La interpretación de Rodríguez efectivamente identifica la importancia del funcionariado en la ejecución de las funciones del Estado. Sin embargo, su argumentación desdibuja la línea entre instituciones –conjuntos de reglas necesarias para establecer un balance en la interacción social– y el Estado, responsable de hacer cumplir el pacto social en nombre del colectivo. En síntesis, el autor reduce la complejidad institucional a la mera existencia del Estado sin considerar las relaciones entre los actores sociales, en este caso, entre el Estado, la sociedad civil, las corporaciones y otros.

Inicialmente, al formular esta investigación, la principal interrogante que surgió fue, ¿cómo distintos actores sociales movilizaron recursos para construir los

¹⁰ Thomas Hobbes, *Leviatán, o la materia, forma y poder de una república eclesiástica y civil* (México D. F.: Fondo de Cultura Económica, 2017).

¹¹ Rodríguez Solano, “Construyendo el Estado: génesis institucional”. Al respecto, es sorprendente que el autor desatendiese la importancia de los reglamentos de puertos, aduanas y caminos, en la vigilancia de la correcta recolección de las rentas.

caminos antes de la introducción del ferrocarril a finales del siglo XIX? La primera hipótesis consideraba al Estado costarricense como esa estructura todopoderosa capaz de movilizar ciertos sectores de la sociedad en la ejecución de las obras. Sin embargo, esta aseveración parece inadecuada si se considera que el Estado costarricense en las décadas iniciales poseía una débil capacidad para imponerse sobre las municipalidades. Asimismo, los enfoques estatales comúnmente centran su análisis en la Hacienda Pública, y en la relación de esta con las demás funciones del Estado, como la guerra y el dominio sobre el territorio.¹² Asimismo, estos estudios desatienden el papel que juegan otros actores sociales como las corporaciones, los grupos de interés político y económico, y los actores individuales como profesionales, funcionarios, empresarios, y otros. La investigación entonces busca la explicación del por qué y cómo intervinieron otros grupos, junto con el Estado, en el proceso de construcción de caminos. En contraste con los trabajos anteriormente reseñados, el presente trabajo considera las instituciones como producto de una serie de motivaciones, conductas y estrategias que siguen diversos actores sociales en su interacción regular.

El concepto de instituciones utilizado en este estudio procede de la disciplina económica. Considérense los caminos y puentes como un bien público o común, en el cual se espera que los usuarios contribuyan en proporción para su sostenimiento. También se espera, según la teoría, que existan algunos individuos o grupos que procuren la evasión en el mantenimiento de dichos bienes. Por tanto, diversos actores sociales diseñan instituciones a través del gobierno con el fin de uniformar y volver predecible el comportamiento de los individuos, de manera que reduzcan la evasión y retribuyan la obediencia. Esta perspectiva sobre las instituciones ofrece elementos de interpretación que muestran las conductas, estrategias y formas de organización de los actores

¹² Pablo Augusto Rodríguez, "Comprendiendo a Leviatán: el estudio fiscal como clave para analizar la formación de los Estados hispanoamericanos en el siglo XIX", *Revista de Historia* 69 (2014): 13-26.

sociales ante la incertidumbre, especialmente durante fases de cambio tales como la transición del periodo colonial a la era republicana.

El análisis de procesos históricos desde lo que se conoce como la teoría de la elección racional en la historiografía económica de Costa Rica apenas está en su infancia. Los balances hechos en los simposios historiográficos demostraron un importante desarrollo historiográfico que ha tenido lugar durante las últimas cuatro décadas, especialmente en su vertiente económica.¹³ El diálogo con otras disciplinas como la Geografía, la Sociología y las Ciencias Ambientales enriquecieron una historia económica que ya gozaba de una importante influencia de la historia cuantitativa y serial.¹⁴ La historia agraria y la historia ambiental todavía ocupan un lugar preponderante en las agendas investigativas de las dos escuelas de historia que existen en Costa Rica.¹⁵ Aunque los enfoques han avanzado hacia una importante diversificación –temas como el consumo,

¹³ Véanse Ronny Viales, “La historia económica costarricense: principales tendencias y resultados en la transición entre dos siglos, 1992-2002. Bases para un relanzamiento” y Gertrud Peters, “Balance de la producción, avances en la investigación y desafíos en la historia económica y agraria (1992-2002),” en *Entre dos siglos: La investigación histórica costarricense 1992-2002*, ed. Iván Molina, Francisco Enríquez y José Manuel Cerdas (Alajuela: Museo Histórico Cultural Juan Santamaría, 2003), 89-146. Jorge León Sáenz, “Estado de situación de la historia económica en Costa Rica”; Gertrud Peters, “Balance historiográfico de la historia económica en Costa Rica en la primera década del siglo XXI”, en *La historiografía costarricense en la primera década del siglo XXI: Tendencias, avances e innovaciones*, ed. David Díaz, Iván Molina y Ronny Viales (San José: Editorial de la Universidad de Costa Rica, 2014), 153-196. Dichas publicaciones surgieron a partir de dos encuentros sobre historiografía costarricense: el Seminario Entre Dos Siglos: La Investigación Histórica Costarricense 1992-2002 (14-15 de noviembre, 2002) y el Primer Seminario de Historiografía Costarricense, Siglos XIX-XXI (22-24 de setiembre, 2010), respectivamente.

¹⁴ Ana Cecilia Román Trigo, “El comercio exterior de Costa Rica (1883-1930)” (Tesis de Licenciatura en Historia, 1978); Mario Samper, “De gentes anónimas y archivos nominales; una experiencia de integración entre análisis estadístico y prosopográfico,” *Revista de Historia*, n° 29 (enero-junio, 1994): 143-191; Jorge León, *Fuentes y uso de datos del movimiento marítimo y comercio exterior de Costa Rica entre 1821-1900* (San José: CIHAC – Oficina de Publicaciones de la Universidad de Costa Rica, Trabajos de metodología 5, 1995).

¹⁵ Algunos trabajos recientes son Rafael Ledezma y Roberto Granados, “Degradación ambiental y cañicultura en Tarrazú entre 1970 y 2006”. *Revista de Ciencias Ambientales* 1, vol. 36 (julio-diciembre, 2008), 11-18; Jorge León y Nelson Arroyo, *Desarrollo histórico del sector agroindustrial de la caña de azúcar en el siglo XX: aspectos económicos, institucionales y tecnológicos* (San José: Instituto de Investigaciones Económicas de la Universidad de Costa Rica, 2012); Anthony Goebel, *Los bosques del “progreso”. Explotación forestal y régimen ambiental en Costa Rica: 1883-1955* (San José: Editorial Nuevas Perspectivas, 2013); Yolanda Zúñiga (editora), *Perspectivas interdisciplinarias: riesgo y vulnerabilidad ante fenómenos hidrometeorológicos* (Heredia: Editorial de la Universidad Nacional, 2016); Juan Infante-Amate y Wilson Picado, “Energy flows in the coffee plantations of Costa Rica: from traditional to modern systems (1935–2010)”. *Regional Environmental Change* 18 (2018): 1059–1071

pobreza y desigualdad, desarrollo regional y el medio ambiente¹⁶ – el análisis institucional que proviene del pensamiento económico ha recibido menor atención.¹⁷ Con apoyo de una amplia historiografía sobre el desarrollo del transporte durante el siglo XIX, el presente trabajo propone el análisis de la evolución institucional en la construcción de caminos y puentes por medio de una nueva lectura de las fuentes documentales, buscando esclarecer por qué surgen estas instituciones, quiénes y cómo aseguran el cumplimiento de las mismas y cómo ambas acciones explican la evolución institucional de Costa Rica en general.

2. Justificación, definiciones básicas y delimitación espacial-temporal

La presente investigación nació de la necesidad por comprender la organización social del transporte terrestre en Costa Rica previo a la introducción del ferrocarril a finales del siglo XIX, dado que la exportación de café, iniciada en la década de 1830, dependió durante poco más de medio siglo del uso de caminos carreteros hacia el puerto de Puntarenas, en la vertiente pacífica del país. La pesquisa obligó a ir más allá de la formación del Estado, a profundizar más en el comportamiento económico de actores como campesinos, comerciantes y del mismo Estado, así como a explorar los mecanismos institucionales que regulaban tales conductas. De esta manera, emergió el interés en abordar las instituciones desde una perspectiva que involucrara la participación de los

¹⁶ Entre los estudios más conspicuos están: Mario Samper, *Trayectorias y disyuntivas del agro en la Zona Norte de Costa Rica* (San José: UCR-CIRAD., 2005); Ronny Viales Hurtado ed., *Pobreza e historia en Costa Rica: determinantes estructurales y representaciones sociales del siglo XVII a 1950* (Editorial Universidad de Costa Rica, 2005); Jorge León Sáenz, *Historia económica de Costa Rica en el siglo XX: La economía rural* (San José: IICE-CIHAC, 2012); Jorge León, Nelson Arroyo y Andrea Montero, *Historia económica de Costa Rica en el siglo XX: La industria en Costa Rica en el siglo XX* (San José: Editorial de la Universidad de Costa Rica, 2016).

¹⁷ El economista Jorge Bartels analiza el trasfondo institucional de la estructura agraria en Costa Rica entre 1950-1973. Bartels examina las políticas públicas orientadas a promover el crecimiento de la producción agrícola por medio de estímulos como el crédito agrícola, la investigación agronómica y la tecnificación del agro, los cuales respondieron a los estímulos de un contexto mundial de avances científicos en el área de la agricultura (Revolución Verde) y de la expansión posguerra de los Estados Unidos. Bartels centra su atención en las interacciones entre organismos internacionales, organismos públicos y productores agrícolas. Véase “La transformación de la estructura agraria costarricense a partir de las políticas implementadas en el contexto del Estado desarrollista: un análisis histórico desde el enfoque neoinstitucional” (Tesis de Doctorado en Historia, Universidad de Costa Rica, 2018).

actores en su conjunto, no exclusivamente el Estado como ha hecho buena parte de la historiografía.

La razón que justifica este proyecto es la urgencia de emplear nuevas herramientas y conceptos en el análisis histórico. Como ya se adelantó, la historiografía costarricense, en la mejor tradición de la historia serial, abordó los fenómenos económicos a través del estudio de las relaciones de producción y del intercambio comercial; en contraste, los trabajos disponibles enfatizan en menor medida cómo las instituciones afectaron dichos fenómenos. La elección de analizar el área del transporte terrestre corresponde a la importancia que tuvieron las vías de comunicación en los procesos de formación de mercados, el poblamiento y la colonización del territorio durante el periodo de estudio. Los caminos y puentes constituyen un bien público, lo cual implica que es sufragado por un colectivo. Así, si racionalmente algunos usuarios evaden su responsabilidad y toman ventaja de los que contribuyen, esto exige la existencia de conjuntos de reglas para reducir el oportunismo. Este modo en que las instituciones afectan el desarrollo del transporte, al mismo tiempo actúa sobre la organización del sistema económico. Dado que la historiografía acentúa la agencia del Estado en esta actividad, la participación de otros actores sociales y el modo en que estos organizaron una serie de recursos para la construcción y reparación de estas vías de comunicación, son fenómenos que todavía requieren un mayor análisis.

La Nueva Economía Institucional, constituida sobre la teoría de la elección racional, recurre a una serie de conceptos específicos, tales como incertidumbre, organizaciones, instituciones y costos de transacción. Con el fin de explicarlos, considérese el intercambio cotidiano entre peatones y conductores, quienes emplean las vías públicas y las carreteras para llegar a su destino. Con el fin de reducir la *incertidumbre* que surge entre ambos actores por la invasión del derecho de tránsito de uno sobre otro, *organizaciones* –grupos de individuos que tratan de proteger los intereses de su bando– crean conjuntos de normas para regular el uso de las vías. Estos conjuntos son los que, en esta perspectiva, se conocen

como *instituciones*. Dado que existe la certeza del incumplimiento por parte de algunos actores, debido a la naturaleza oportunista del individuo, las organizaciones con ayuda de un tercero invierten recursos –que se denominan *costos de transacción*– para asegurar el cumplimiento de dichas reglas cuyo objeto es el establecimiento de servicios –de transporte en este caso– que de otra manera no se ofrecerían, tales como inculcar hábitos entre peatones y conductores (educación vial), o requerir el cumplimiento de las reglas y señalar costos a los infractores por un agente de la ley (policía de tránsito, juzgado). La evolución de los elementos descritos en el largo plazo, es el objeto de estudio de quienes analizan el cambio institucional.

El presente estudio analiza el periodo 1760-1870, durante el cual ocurrió un conjunto de procesos históricos relacionados con la construcción y reparación de caminos y puentes, y que definieron buena parte de la estructura institucional que permitió el funcionamiento de la economía en Costa Rica durante el siglo XIX. Entre los procesos socioeconómicos que caracterizan el periodo, destacan la colonización de la sección oeste del Valle Central, la participación del campesinado costarricense en el mercado regional por medio de la producción de tabaco y víveres para abastecer al mercado centroamericano durante la primera mitad del periodo, y la producción de café para la exportación hacia el mercado internacional durante la segunda mitad.¹⁸ En el aspecto sociopolítico, el régimen político transitó de un gobierno colonial fuerte –con dos breves periodos constitucionales en 1812-1814 y 1820-1821– hacia un gobierno independiente con división de poderes.¹⁹ La Constitución Española de 1812 creó corporaciones

¹⁸ Carolyn Hall, *El café y el desarrollo histórico-geográfico de Costa Rica* (San José: Editorial Costa Rica, 1976); Mario Samper, *Generations of Settlers. Rural Households and Markets on the Costa Rica Frontier, 1850-1935* (Colorado: Westview Press, 1990); José Antonio Fernández, *Pintando el mundo de azul. El auge añilero y el mercado centroamericano (1750-1810)*. (San Salvador: CONCULTURA, 2003); Carolyn Hall y Héctor Pérez B., *Historical Atlas of Central America* (Norman: University of Oklahoma Press, 2003), 158-159; Lowell Gudmundson, *Costa Rica antes del café* (San José: Editorial de la Universidad Estatal a Distancia, 2010); Jesús Rico Aldave, *La Renta del tabaco en Costa Rica (1766-1860)* (San José: Editorial de la Universidad Estatal a Distancia, 2014).

¹⁹ Mario Rodríguez, *El experimento de Cádiz en Centroamérica, 1808-1826* (México D. F.: Fondo de Cultura Económica, 1984); Jordana Dym, *From Sovereign Villages to Nation States: city, state and federation in Central America, 1759-1839* (New Mexico: University of New Mexico Press, 2006).

municipales en los pueblos, villas y ciudades de todo el Reino, cuya experiencia de autogobierno tuvo un importante rol a partir de la Independencia.²⁰ Dado que la periodización siempre comprende una hipótesis de trabajo, el presente proyecto se limita a analizar los procesos comprendidos entre la creación del estanco del tabaco en la provincia de Costa Rica (1760) y la organización de los primeros proyectos ferrocarrileros (*circa* 1870).

El espacio geográfico por estudiar se extiende desde el Valle Central hasta la sección centro y norte de la costa en el Pacífico de Costa Rica. La elección de este espacio corresponde con una serie de transformaciones que privilegiaron la orientación del país hacia la región vertiente pacífica. Al finalizar el periodo colonial, la provincia de Costa Rica mantenía algunos vínculos con el mercado centroamericano, especialmente con algunas poblaciones de Nicaragua, a través del abastecimiento de tabaco y de ganado en pie, así como algunos productos como el dulce de caña. Asimismo, una ola migratoria hacia la sección oeste del Valle Central seguía su curso al iniciar el siglo XIX, y los recién creados núcleos de población crecían al lado de la antigua ruta al Pacífico.²¹ La dinámica comercial estuvo dirigida hacia el Pacífico durante la mayor parte de nuestro periodo de estudio, lo cual demuestra el aumento del movimiento marítimo hacia el puerto de Puntarenas, al menos hasta la normalización del servicio de ferrocarril hacia el Caribe a finales del siglo XIX.²² El Camino Nacional, que unía el Valle Central con el puerto de Puntarenas, facilitó la exportación de mayores volúmenes de café, producto que puso a Costa Rica en contacto con el mercado internacional. Finalmente, con el agotamiento de las tierras en el Valle Central y sus alrededores durante el último tercio del siglo XIX, una ola migratoria inició la ocupación de nuevas tierras, una gran parte de ellas ubicada en las actuales

²⁰ Dym, *From Sovereign Villages*.

²¹ Carolyn Hall, *Costa Rica: una interpretación geográfica con perspectiva histórica* (San José: Editorial Costa Rica, 1983)

²² Jorge León Sáenz, *Evolución del comercio exterior y del transporte marítimo de Costa Rica 1821 - 1900* (San José, Editorial de la Universidad de Costa Rica, 2ª reimpresión, 2003), 147-175.

regiones del Pacífico Norte y Sur, partiendo de la red de caminos construidos principalmente en el periodo de estudio.²³

3. Preguntas de investigación

1. ¿Cómo evolucionaron las instituciones utilizadas para la organización del proceso de construcción y reparación de caminos y puentes en Costa Rica durante el periodo 1760-1870?
2. ¿Cómo participaron diversos actores sociales en el proceso de construcción de caminos y puentes durante el periodo 1760-1870?
3. ¿Cuáles costos de transacción surgieron de la aplicación de instituciones para organizar la construcción y reparación de caminos y puentes durante el periodo 1760-1870?

4. Objetivo general

1. Analizar el proceso de construcción y reparación de caminos y puentes entre el Valle Central y la costa pacífica de Costa Rica para explicar el origen y transformación de instituciones relacionadas con la economía y el transporte a nivel local y nacional durante el periodo 1760-1870.

5. Objetivos específicos

2. Identificar los actores sociales y sus formas de participación en la construcción y reparación de caminos y puentes, para explicar la dinámica institucional que fomentó la cooperación y que dispuso la organización del proceso durante el periodo 1760-1870.

²³ Brunilda Hilje, *La colonización agrícola de Costa Rica (1840-1940)* (San José: Editorial de la Universidad Estatal a Distancia, Nuestra Historia, 1991); Javier Agüero García, "En busca de nuevas tierras: la colonización de una zona de frontera agrícola en el Valle de los Santos, 1870-1927." (Tesis de Maestría en Historia, Universidad de Costa Rica, 2002); Norman Dimas Durán Barrantes. "Evolución de los sistemas productivos y relaciones de poder entre los agentes sociales que conforman la cadena productiva de la caña de azúcar en el distrito de El General, Pérez Zeledón, 1950-2000" (Tesis para optar al grado de Magister Scientiae en Historia, Universidad Nacional, 2006); Juan José Marín, Jorge Bartels y Oriester Abarca (compiladores), *El Sur-Sur: Trayectorias y perspectivas de una región en proceso de formación 1821-2010* (San José: Sede del Pacífico-CIHAC, Alquimia 2000, 2011)

3. Identificar los costos de transacción/beneficios del proceso de construcción y reparación de caminos y puentes, para comprender la transformación institucional y expansión estatal en el campo del transporte durante el periodo 1760-1870.

6. Estado de la cuestión

a. *Los estudios sobre el contexto*

La presente sección analiza la historiografía en torno al contexto histórico en que ocurrieron los procesos estudiados. Dicho contexto se desarrolló durante el periodo de transición hacia el capitalismo de base agraria. Gran parte de los estudios que examinan las transformaciones socioeconómicas ocurridas durante esta etapa fueron producto de la renovación historiográfica de la década de 1970. Las innovaciones en el modo de escribir la historia provinieron del contacto de académicos nacionales con profesores extranjeros conocedores de los principales debates historiográficos, y del contacto directo de algunos estudiantes con universidades internacionales de prestigio.²⁴ El resultado fue una producción académica que combinó el empleo de diversos enfoques teóricos y metodológicos, con el uso variadas fuentes documentales.

El enfoque de mayor difusión fue la historia serial, que consistía en la construcción de series de datos numéricos con el fin de reconocer y analizar tendencias en el largo y mediano plazo. A ello contribuyó la existencia de fuentes primarias conservadas en los archivos, e impresos con importante información estadística. Diferentes tipos de fuentes permitieron la aproximación a diversos campos: la historia demográfica se sirvió de las fuentes parroquiales, censos de población y compilaciones como aquellas hechas por Bernardo Thiel y Víctor Manuel Sanabria²⁵; la historia social y económica emplearon registros de real

²⁴ Para un balance historiográfico general véase Iván Molina Jiménez, *Revolucionar el pasado. La historiografía costarricense del siglo XIX al XXI* (San José: Editorial de la Universidad Estatal a Distancia, 2012), 41-64.

²⁵ La literatura en torno a la evolución de la población en Costa Rica y la evaluación de las fuentes para el desarrollo general de la historia demográfica es abundante. El balance de todos estos estudios al presente se encuentra en Héctor Pérez Brignoli, *La población de Costa Rica 1750-2000. Una historia experimental* (San José: Editorial de la Universidad de Costa Rica, 2010).

caja, guías de comercio, registro de barcos, mortuales, protocolos y publicaciones oficiales como los anuarios estadísticos.²⁶ Adicionalmente, la conservación de gran cantidad de impresos (periódicos, narraciones de exploradores, hojas sueltas) contribuyó a complementar la información derivada de las series estadísticas.

Los resultados de estas investigaciones arrojaron luz sobre tres aspectos particulares: a) el crecimiento y distribución de la población a través del espacio b) la expansión del ecúmene hacia la costa pacífica, y c) el proceso de movilidad social ascendente fomentado por el acceso a los mercados regional e internacional.

La ocupación del espacio en Costa Rica durante el periodo de estudio fue producto de la convergencia de varios procesos. En primer lugar, los periodos de auge económico mejoraron las condiciones de vida y fomentaron el incremento de la población.²⁷ A pesar de las crisis de mortalidad provocadas por una epidemia de “fiebres” registradas al finalizar el siglo XVIII y la epidemia del cólera de 1856, la población de Costa Rica mantuvo un crecimiento sostenido durante el siglo XIX. El aumento poblacional motivó un proceso de migración desde la parte oriental hacia el occidente del Valle Central durante la segunda mitad del siglo XVIII. Los estudios sostienen que dicha migración correspondió con una lógica de expulsión-atracción: el agotamiento de las tierras ejidales en la ciudad

²⁶ Cabe señalar que José Fernández realiza una importante reconstrucción de la dinámica comercial centroamericana por medio de fuentes obtenidas del Archivo General de Centroamérica. La discusión sobre los límites y ventajas de las mismas se encuentra en “La recua y la vela: los vínculos comerciales de la provincia de Costa Rica”, (Heredia: Universidad Nacional, Avance de investigación del proyecto “Circulación y relaciones sociales: los comerciantes costarricense en el siglo XVIII” (#856056), 4-13. Quien suscribe agradece al Dr. José Antonio Fernández por facilitar este manuscrito. A partir de la independencia, los Estados mejoraron el registro de información y estadísticas a través de distintas oficinas (estadística y censos, fomento, hacienda), muchas de las cuales se encuentran disponibles en los archivos documentales. Algunos autores recurrieron a estadísticas presentes en publicaciones internacionales, tales como las memorias del Parlamento Británico, los diarios de empresas internacionales como la aseguradora británica Loyd’s, y otros. Entre estos destacan Robert A. Naylor, *Influencia británica en el comercio centroamericano durante las primeras décadas de la Independencia (1821-1851)* (Antigua: Centro de Investigaciones Regionales de Mesoamérica, 1988). Jorge León Sáenz, *Evolución del comercio exterior*.

²⁷ Pérez Brignoli, *La población de Costa Rica*, 234-235.

de Cartago, sumado a la existencia de abundantes tierras en poblaciones del oeste del Valle Central, tales como San José, Heredia, Alajuela, Barva, Curridabat y Escazú. De acuerdo con el historiador Lowell Gudmundson, dichos migrantes reprodujeron un patrón de núcleos caracterizados por una estructura de sexo, edad y oficio de carácter “premoderno”, sometidos al control y tasación de las autoridades coloniales y eclesiásticas.²⁸ Su argumento contrasta con estudios previos que sugieren una dispersión de la población en los campos y como corolario una “democracia rural” en donde prevalecía la igualdad en la distribución de la propiedad.

La ocupación del espacio hacia la vertiente pacífica también fue un proceso relacionado con la expansión de la agricultura comercial ante las crecientes oportunidades de acceso a los mercados regionales. En primer lugar, el establecimiento de la Renta del Tabaco en 1782, aun con su estructura monopólica, abrió la posibilidad de establecer lazos comerciales con el mercado centroamericano. La producción del tabaco contribuyó al crecimiento de núcleos de población en lugares señalados por las autoridades de la Renta para establecer el grueso de las siembras –principalmente Heredia y San José.²⁹ En segundo lugar, la existencia de una frontera con fértiles y abundantes tierras permitió la expansión del hato ganadero durante el último cuarto del siglo XVIII y la primera mitad de la centuria del XIX, una actividad que prácticamente no requería mano de obra, como lo muestra Patricia Alvarenga para el caso de las poblaciones que hoy conforman las provincias de Heredia y Alajuela.³⁰ Finalmente, la demanda de productos agropecuarios del Valle Central en Panamá permitió a las elites de la provincia de Costa Rica adquirir bienes de origen británico desde Jamaica –más baratos que los suministrados por los comerciantes de Guatemala,– en el contexto de la alianza entre Gran Bretaña y

²⁸ Lowell Gudmundson, *Costa Rica antes del café* (San José: Editorial de la Universidad Estatal a Distancia, 2010). En esta edición, Gudmundson ofrece una comparación entre las obras que apoyan el mito de la “democracia rural” y aquellas que la refutan. Véase el Apéndice 5, 273-276.

²⁹ Jesús Rico Aldave, *La Renta del tabaco*.

³⁰ Patricia Alvarenga, “Campesinos y comerciantes en la transición hacia el capitalismo. Un estudio microeconómico de la región de Heredia, 1785-1850” (Tesis de Maestría, Universidad de Costa Rica, 1986).

el Imperio español durante las Guerras Napoleónicas (1808-1819).³¹ Adicionalmente, la producción y comercialización de alimentos –principalmente dulce de caña y sus derivados– encontraron un mercado en el Partido de Nicoya y la Villa de Nicaragua, complementando los periodos frágiles en las exportaciones de tabaco durante el último medio siglo del periodo colonial.³²

Este desarrollo de la agricultura comercial fomentó un proceso de movilidad social ascendente, al mismo tiempo que una diferenciación a lo interno de la sociedad precafetalera vallecentralina. Por un lado, el historiador Jesús Rico mostró la capacidad algunos productores de tabaco de emplear sus ingresos en la adquisición de recursos para ampliar y diversificar las unidades productivas campesinas.³³ De la misma forma, la historiadora Patricia Alvarenga descubrió un proceso similar en la región de Heredia, en donde los cosecheros de tabaco y los dueños de hatos ganaderos en Heredia y San José ensancharon sus unidades productivas por medio de la inversión en tecnología, herramientas y semovientes.³⁴ Estos estudios muestran el modo en el cual la transición tecnológica –la adquisición de herramientas e instrumental, la construcción de instalaciones como trapiches y trojas, y el empleo de semovientes para la agricultura y el transporte durante los periodos “muertos” de la agricultura– constituyó una de las claves de la movilidad ascendente entre las unidades familiares campesinas.³⁵

Por otro lado, Gudmundson observó una diferenciación entre la reducida elite poseedora de los cargos públicos y eclesiásticos, y el grueso del campesinado, la cual residía en la capacidad de la elite de participar tanto en la agricultura como en el comercio.³⁶ Posteriormente, el historiador Iván Molina expuso como

³¹ José Antonio Fernández, *Pintando el mundo*, capítulo VII. Véase también Fernández, “La recua y la vela.”

³² José Antonio Fernández, “Los treinta y un meses. Contextos y procesos en la agregación del partido de Nicoya a Costa Rica,” *Revista del Archivo Nacional* LXXIX, no. 1-12 (2015): 135-137.

³³ Rico Aldave, *La Renta del tabaco*. Véanse especialmente capítulos I al IV.

³⁴ Patricia Alvarenga, “Campesinos y comerciantes.”

³⁵ Véase una recopilación de varios ejemplos de este proceso en América Latina durante el siglo XX en Martín E. Piñeiro e Ignacio Llovet, ed., *Transición tecnológica y diferenciación social* (San José: Servicio Editorial del IICA, 1986).

³⁶ La diferenciación, Véase Gudmundson, *Costa Rica antes del café*.

mecanismo de diferenciación social la formación del capital comercial en el Valle Central por medio de la ganancia de enajenación: el comerciante compraba barato el excedente agropecuario del productor agrícola, y la vez le vendía bienes manufacturados importados por un precio más alto.³⁷

La frontera agrícola continuó en expansión durante todo el siglo XIX al calor del crecimiento de la población y de nuevas actividades productivas.³⁸ Dado el proceso de privatización de las tierras corporativas (comunales, ejidales, manos muertas)³⁹, el hato ganadero cedió a la especialización en producción de granos en el caso de Heredia.⁴⁰ La formación de nuevos asentamientos como Villa Nueva y Villa Hermosa creó cierta demanda para la harina de trigo, cereal inicialmente cultivado en los alrededores de Cartago, y extendido hacia la actual provincia de Heredia al finalizar el siglo XVIII.⁴¹ El auge de la minería en los montes del Aguacate posterior a la independencia influyó en la exploración y formación de un distrito minero con jurisdicción propia.⁴² La colonización de tierras hacia la sección occidental del Valle Central también permitió la difusión de la caña de azúcar y la producción de dulce y aguardiente en el siglo XIX.⁴³

Si bien estas actividades productivas contribuyeron a ampliar el ecúmene, fue la caficultura la que transformó el espacio, la economía y las relaciones sociales en general. Los primeros cafetales aparecieron alrededor de los asentamientos más

³⁷ Iván Molina, *Costa Rica (1800-1850). El legado colonial y la génesis del capitalismo* (San José: Editorial de la Universidad de Costa Rica, 1991).

³⁸ Gerhard Sandner, *La colonización agrícola de Costa Rica* (San José: Instituto Geográfico Nacional, 1962); Brunilda Hilje, *La colonización agrícola de Costa Rica (1840-1940)* (San José: Editorial de la Universidad Estatal a Distancia, Nuestra Historia, 1991).

³⁹ Los procesos de privatización de tierras corporativas fueron estudiados con detalle en Lowell Gudmundson, "La expropiación de los bienes de obras pías en Costa Rica, 1805-1860: un capítulo en la consolidación de una elite nacional," *Revista de Historia*, no. 7 (1978): 37-92; José Antonio Salas, "Liberalismo, legislación agraria y apropiación privada de la tierra en Costa Rica: 1821-1940. Su incidencia en los procesos de colonización agrícola" (Heredia: Escuela de Historia, Avance de investigación, 1986); Margarita Bolaños, "La lucha de los pueblos indígenas del Valle Central por su tierra comunal. Siglo XIX" (Tesis de Maestría en Historia, Universidad de Costa Rica, 1986).

⁴⁰ Alvarenga, "Campesinos y comerciantes," 75-86.

⁴¹ Carlos Meléndez Chaverri, *Costa Rica: tierra y poblamiento en la colonia* (San José: Editorial Costa Rica, 1978), 111.

⁴² Carlos Araya Pochet, "La minería en Costa Rica: 1821-1843," *Revista de Historia* 2 (1976): 85-125.

⁴³ Samper, *Generations of Settlers*, 128.

poblados del Valle Central, y el área cultivada paulatinamente se concentró en la ciudad de San José durante la primera mitad del siglo XIX. Este núcleo poblacional se convirtió en el epicentro de esta dinámica a través de procesos tales como la extensión del cultivo de tabaco al finalizar el siglo XVIII, la fijación de las autoridades gubernamentales en dicha ciudad después de la Independencia y la propagación del cultivo del café a partir de la década de 1830. Este último proceso fue fundamental en el crecimiento disímil entre la ciudad capital y otros centros importantes como Cartago, Heredia y Alajuela.⁴⁴ Esto ocurrió porque al lado de la producción de café en pequeñas y medianas explotaciones, la capital albergó a los principales comerciantes cuyos negocios de exportación incrementaron la demanda de productos agropecuarios del interior y la importación de bienes del exterior del territorio⁴⁵, convirtiéndose en proveedor de artículos manufacturados adquiridos con la riqueza proveniente del café. En contraste, otros centros como Alajuela y Cartago se constituyeron en proveedores de productos agropecuarios como granos, dulce y ganado bovino.⁴⁶

El cultivo de café se extendió hacia la periferia del Valle Central hacia mediados del siglo XIX.⁴⁷ Si bien la caficultura se caracterizó por una temprana modernización técnica⁴⁸, la posterior expansión de dicha actividad en el siglo XX dependió del incremento del área cultivada en aquellas regiones fuera del Valle Central.⁴⁹ En contraste con otros procesos de colonización en América Latina, el campesinado no tuvo ataduras ni restricción alguna a la movilización, mientras que el Estado fomentó la colonización a través de una legislación liberal en la concesión de tierras baldías.⁵⁰

⁴⁴ Hall, *El café y el desarrollo*.

⁴⁵ Véase Fernández, "Los treinta y un meses", 162-163

⁴⁶ Alvarenga, "Campesinos y comerciantes"; Mario Samper, *Generations of Settlers*.

⁴⁷ Hall, *El café y el desarrollo*, 71-72.

⁴⁸ Carlos Naranjo, "La primera modernización de la caficultura costarricense," *Revista de Historia* 36 (julio-diciembre, 1997): 79-105.

⁴⁹ Héctor Pérez Brignoli, "Economía política del café en Costa Rica (1850-1950)," en *Tierra, café y sociedad*, comp. Héctor Pérez Brignoli y Mario Samper (San José: FLACSO-Programa Costa Rica, 1994), 83-116.

⁵⁰ José Antonio Salas, "Liberalismo, legislación agraria.". Del mismo autor véase "La tierra y el proceso de reforma liberal en Costa Rica: Balance bibliográfico," *Revista de Historia*, no. 21-22 (1990): 265-287.

El crecimiento de la población y su expansión a través del territorio requirió adicionalmente la ejecución de mecanismos de control y asistencia social. Hall señala varios factores en la formación de asentamientos: la agrupación alrededor de la ermita o parroquia, la solicitud de la condición de cantonato y el establecimiento de servicios públicos.⁵¹ La Iglesia católica, por medio de una relación simbiótica con el Estado, contribuyó a la consolidación de frentes de colonización por medio del establecimiento de templos y la asignación de párrocos en dicha frontera y zonas limítrofes, y empleó aspectos como la fe y la devoción al culto en la reunión de los habitantes en poblados cerca de sus respectivas parroquias.⁵² La creciente existencia de estancos para la distribución de licor, y la paulatina presencia de otros mecanismos como municipalidades, escuelas, agencias de policía y juzgados demuestran la temprana expansión del Estado hacia los confines del territorio.⁵³

En síntesis, durante el periodo 1760-1870, la población migró desde el Oriente del Valle Central hacia el Occidente motivada por un crecimiento moderado de la población, y por la expansión de la agricultura y las actividades mercantiles. Paralelo a estas transformaciones, ocurrió un proceso de diferenciación entre las unidades de producción campesinas y los comerciantes derivado de la capacidad de unos en la adquisición de mejores recursos para la producción y comercialización del excedente, por medio del capital comercial, el control de los puestos eclesiásticos y el poder político. Así, los ingresos derivados de la producción de tabaco permitieron a productores con medios y altos niveles de fortuna adquirir tierra e instrumentos (semovientes, trapiches, trojas) para hacer crecer sus unidades productivas. La privatización de las tierras corporativas

⁵¹ Hall, *Costa Rica: una interpretación*, 192.

⁵² José Aurelio Sandí Morales, *Estado e Iglesia Católica en Costa Rica 1850-1920; En los procesos de control del espacio geográfico y la creación de un modelo costarricense* (Heredia: Programa de Publicaciones de la Universidad Nacional, sin año).

⁵³ José Daniel Gil, "Aprendiendo a dividir y controlar el espacio. Las estrategias iniciales. 1827-1848." Avance de Investigación, Proyecto de investigación *Pueblos y caminos en el Valle Central Costarricense durante la primera parte del siglo XIX (1821-1850)* (Heredia: Escuela de Historia, Universidad Nacional, 2007). El autor agradece a la Escuela de Historia de la Universidad Nacional por facilitar este proyecto. Del mismo autor y proyecto, véase "Controlaron el espacio hombres, mujeres y almas. 1880-1941," *Diálogos Revista Electrónica* 2, no. 4 (2001): sin número de página.

(comunales, manos muertas, ejidales) –primero a través de la consolidación de vales reales y luego a través de la legislación liberal agraria– permitió a los dueños del capital comercial adquirir las tierras que posteriormente se convertirían en los primeros cafetales.

La expansión de la caficultura fomentó la ocupación de zonas poco habitadas y con menores requerimientos agroecológicos. Esta colonización agrícola requirió al mismo tiempo de mecanismos que asegurasen la presencia estatal, tales como el establecimiento de municipalidades y agencias de policía. Estos procesos estuvieron acompañados de la expansión de una red de transporte que utilizó parte de las rutas heredadas del periodo colonial para enlazar el Valle Central, en este caso la zona más poblada del territorio. El desarrollo de dichas vías de transporte y su relación con el crecimiento de la población y la expansión de las actividades económicas ha sido estudiado por un conjunto de académicos que también participaron en la renovación en los estudios históricos, los cuales son analizados en la siguiente sección.

b. Los estudios sobre el tema

La presente sección examina la producción académica en torno al desarrollo del transporte terrestre en Costa Rica durante el periodo 1760-1870. Los estudios analizan la organización espacial de la red de transporte, la evolución del comercio y de los mercados, y la configuración de grupos asociados al comercio y al desarrollo del transporte terrestre. Dicha clasificación es empleada en la discusión de las variables, enfoques teórico-metodológicos y tipos de fuentes empleados por los autores. La elección de este periodo implica que son excluidos aquellos trabajos dedicados a la construcción del ferrocarril en Costa Rica, proceso que inició durante la década de 1870 con una serie de proyectos concertados entre el gobierno de Costa Rica y empresarios extranjeros.

Las décadas de 1970 y 1980 vieron el avance de importantes estudios en torno a la evolución socioeconómica de Costa Rica. A diferencia de los demás países de la región centroamericana, académicos tuvieron acceso a variada documentación pública (censos, protocolos, anuarios estadísticos) y privada

(diarios, libros de empresas) en torno a la dinámica poblacional y económica. La vinculación de extranjeros con las unidades académicas de las dos principales universidades públicas puso en contacto a estudiantes nacionales con enfoques teóricos y metodológicos difundidos en Norteamérica y Europa.⁵⁴ En el caso de la Geografía, las estadísticas y series censales proporcionaron información para el análisis del proceso de ordenamiento espacial de las actividades económicas y la distribución poblacional. Asimismo, la existencia de series estadísticas de exportación e importación favoreció el estudio de los patrones del comercio desde el periodo colonial desde una perspectiva histórica. A continuación, la sección examina los estudios hechos por ambas disciplinas y la contribución de los mismos a la comprensión de la dinámica del transporte durante el periodo de estudio.

Un enfoque de gran difusión en los estudios geográficos de la década de 1970 fue la teoría de los lugares centrales, cuyo empleo contribuyó a la comprensión del ordenamiento espacial de las actividades económicas y la distribución poblacional. Esta teoría –originada en los estudios de Walter Christaller, August Lösch, Johann von Thünen y otros– establece que los procesos de urbanización son el resultado de una jerarquización de los asentamientos, producto del crecimiento de las actividades económicas y de las funciones que estos ejecutan (agricultura, industria, comercio, servicios públicos).⁵⁵ Así, en determinada región los principales centros de población (ciudades) se convierten en los núcleos manufactureros altamente consumidores de materias primas que adquieren en los nodos periféricos. Ello a la vez exige la construcción sistemas de transporte que permitan el suministro de materias primas a los lugares centrales y de artículos manufacturados a los sitios periféricos.

⁵⁴ En el caso de la Geografía, la aplicación de algunos de sus principios y enfoques llevó a la comprensión de los patrones de urbanización, el diseño del primer programa de planificación regional en Costa Rica durante la segunda mitad del siglo XX y a un importante proyecto cartográfico a nivel centroamericano. Véase Helmut Nuhn, P. Krieg y W. Schlick, *Atlas preliminar de Costa Rica: información geográfico regional* (San José, Instituto Geográfico Nacional, 1978).

⁵⁵ Jean Paul Rodrigue, Claude Comtois y Brian Slack, *The Geography of Transport Systems* (Oxford: Routledge, 2006), 83-84.

Las interpretaciones basadas en este enfoque mostraron el patrón de asentamiento en Costa Rica y el modelo de formación de una red de transportes. Así, los estudios de los geógrafos Carolyn Hall y Gerard Sandner muestran el crecimiento de poblaciones con base en la expansión de la agricultura comercial y de los mercados.⁵⁶ A la vez, estos centros tendían a vincularse con una ciudad portuaria por medio de una red de vías de comunicación, estableciendo el nexo con la división internacional del trabajo por medio de la exportación de productos primarios.⁵⁷ Rattcliffe muestra los límites en la reproducción de este patrón originados en una topografía irregular y la ausencia de caminos, como lo ilustran los casos de los asentamientos en San Isidro del General y Santiago de Puriscal durante la colonización tardía del territorio, que se constituyeron en centros “autosuficientes” en la provisión de bienes y servicios a causa de estos dos factores.⁵⁸

En relación con la expansión de los asentamientos y de las vías que los comunican, una serie de estudios se dedicaron a explorar los patrones del comercio de Costa Rica en dos etapas: a) la relación con los mercados regionales durante el periodo colonial e inicios del republicano, y b) los vínculos con el mercado internacional por medio de la caficultura. A ello contribuyó la existencia de variadas fuentes documentales estadísticas, a veces con notable nivel de detalle (véase nota al pie número 26).

Un conjunto de trabajos examinan en distintas etapas los vínculos comerciales entre la provincia de Costa Rica y los mercados regionales durante el siglo XVIII. Los trabajos de Juan Carlos Solórzano, Victoria Amador y Rocío Vallecillo muestran la dependencia de dicha provincia respecto a unos pocos estímulos regionales: la demanda de abastos en las ferias de Portobelo, mulas y cueros

⁵⁶ Carolyn Hall, “La jerarquía urbana de Costa Rica: Una consideración de la aplicación de modelos geográficos,” *Revista geográfica de América Central* 1, no. 1 (1974): 25-48; Gerard Sandner, “El concepto espacial y los sistemas funcionales en la colonización espontánea costarricense,” *Revista geográfica de América Central* (Costa Rica) 15-16 (1983): 95-117.

⁵⁷ Carolyn Hall, “La expansión de los transportes en Costa Rica,” *Revista geográfica de América Central* 2, no. 3 (1975): 9-26.

⁵⁸ Jane E. Ratcliffe, “La base funcional de ciudades pequeñas: (ejemplo costarricense),” *Anuario de Estudios Centroamericanos*, vol. 2 (1976): 345-368.

para el transporte de la plata hacia ese puerto, y en última instancia, el comercio de contrabando en el Caribe.⁵⁹ Estos trabajos a la vez contribuyeron a trazar las principales rutas terrestres empleadas para vincular los distintos polos del comercio centroamericano.⁶⁰ José Antonio Fernández analiza el comercio del añil salvadoreño y la dinámica del mercado centroamericano durante la segunda mitad del siglo XVIII, y muestra cómo la reducción en las exportaciones del tinte desestabilizó el mercado centroamericano. Asimismo observa los vínculos de la elite de la provincia de Costa Rica con comerciantes ingleses por medio del contrabando y del establecimiento de ferias en Panamá a partir de la alianza entre España y Gran Bretaña (1808-1819), así como la ampliación de la demanda de productos agropecuarios del campesinado del Valle Central de Costa Rica.⁶¹

Otro grupo de estudios analizan la importancia del transporte en el establecimiento de vínculos con mercados internacionales durante el siglo XIX. Luis Paulino González examina las acciones tomadas por distintos sectores políticos y económicos a partir de la independencia para la apertura de un camino hacia el río Sarapiquí, y su relación con el contexto de expansión de una economía capitalista.⁶² Robert Naylor examina las relaciones comerciales entre Centroamérica y Gran Bretaña durante las tres primeras décadas posteriores a la independencia de la región (1821), y la caracteriza como un “apéndice” del

⁵⁹ Victoria Amador, “Camino de mulas,” *Revista de Costa Rica*, 11 (1976): 39-58. De la misma autora “El Camino de Mulas en Costa Rica y Panamá,” *Revista geográfica de América Central* 1, no. 7-8 (1978): 75-94. Un análisis de los mercados regionales y las rutas utilizadas se encuentra en Juan Carlos Solórzano Fonseca, “Comercio exterior de la provincia de Costa Rica (1690-1760)” (Tesis de Licenciatura, Universidad de Costa Rica, 1977). Del mismo autor véase “Comercio y regiones de actividad económica en Costa Rica colonial,” *Geotismo* 1, no. 1 (1987): 93-110; Rocío Vallecillo, “La dinámica del comercio en la provincia de Costa Rica” (San José: Tesis de Licenciatura, Universidad de Costa Rica, 1997);

⁶⁰ Elizabeth Fonseca, Patricia Alvarenga y Juan Carlos Solórzano, *Costa Rica en el siglo XVIII* (San José: Editorial de la Universidad de Costa Rica, 2003).

⁶¹ Fernández, *Pintando el mundo*.

⁶² Paulino González Villalobos, “Ruta - Sarapiquí. Historia sociopolítica de un camino” (San José: Instituto de Investigaciones Sociales de la Universidad de Costa Rica, Avances de Investigación n°15, 1976).

mercado británico, vulnerable tanto a los periodos de prosperidad como a los de recesión del imperio.⁶³

El dinamismo que adquirió la actividad comercial en Costa Rica durante el siglo XIX se encuentra ampliamente estudiado en las obras del economista Jorge León Sáenz y la investigación de la historiadora Ana Cecilia Román. El primero analiza en tres de sus obras la estructura del comercio exterior y la evolución de los mercados en Costa Rica durante el siglo XIX y parte del siglo XX, por medio de un estudio comprensivo de varios elementos: infraestructura y medios de transporte, la evolución del comercio marítimo, composición social de empresas, impacto de los costos de transporte e influencia de los factores físico-geográficos.⁶⁴ La segunda explora los patrones de la dinámica comercial al finalizar el siglo XIX y el desarrollo de sus estructuras en Costa Rica, el impacto de ambos sobre el desempeño económico del pequeño país centroamericano, y el desarrollo de la actividad como un proceso más complejo de integración de Costa Rica tanto en el mercado internacional como entre las naciones modernas.⁶⁵ En general, este conjunto de estudios ofrecen una importante caracterización en el área del transporte en el largo plazo, reiterando el rol que jugaron las redes y medios de transporte para enlazar los distintos polos del comercio.

En relación con los grupos asociados al comercio y al desarrollo del transporte terrestre, los estudios ofrecen caracterizaciones detalladas sobre los actores y grupos relacionados con la actividad del transporte y la construcción de caminos.

⁶³ Naylor, *Influencia británica*. Un aspecto particular de esta obra es el uso de registros y estadísticas producidas por el Imperio Británico durante este periodo de expansión comercial.

⁶⁴ León Sáenz, *Evolución del comercio exterior*; Jorge León Sáenz, *Historia económica de Costa Rica en el siglo XX. Tomo II: La economía rural* (San José: CIHAC-IIICE, 2012); Jorge León Sáenz y Nelson Arroyo Blanco, "Transportes y desarrollo económico de Costa Rica: siglos XIX y XX" (San José: CIHAC, Proyecto Historia del transporte y comunicaciones en Costa Rica y zonas adyacentes del Istmo Centroamericano, N°. 721-B3-272, 2016) (Facilitado por el MA. Jorge León). En sus publicaciones también se encuentra una interesante reconstrucción histórica y de la ubicación espacial de los puentes del Río Virilla. Véase Jorge León Sáenz y Luis Guillermo Artavia, "Los puentes del Río Virilla entre San José y Heredia (Costa Rica)," *Revista de Historia*, no. 74 (Julio-Diciembre, 2016): 265-287.

⁶⁵ Román Trigo, "El comercio exterior de Costa Rica"

Entre estos pueden distinguirse los mismos transportistas y las organizaciones, públicas y privadas, encargadas de la construcción y reparación de caminos.

La literatura caracteriza el papel de los arrieros de recuas y de los carreteros en el transporte de la producción agrícola previa al ferrocarril. Los primeros dominaron la actividad durante el periodo colonial y parte de la era republicana. Carlos Molina los identifica como un grupo de labriegos del Valle Occidental que llegó a monopolizar la actividad del transporte.⁶⁶ La argumentación de Molina carece de una base empírica sólida que demuestre la capacidad de ciertos sectores del campesinado para adquirir los medios (acémilas, carretas, instrumentos) y dedicarse de lleno a la actividad. Una mejor caracterización la provee Jesús Rico, quien analiza la composición de las fortunas entre los productores de tabaco e identifica sectores del campesinado que brindaban el servicio de transporte hacia el mercado centroamericano, actividad altamente remunerada tanto por los altos fletes, como por la oportunidad de introducir efectos importados en la provincia.⁶⁷ Asimismo, por medio de un relato biográfico Jorge León enlaza de forma imaginativa las vicisitudes del viaje que realizaban los arrieros en el transporte del tabaco a las tercenas de Nicaragua, entre las cuales enumera la gestión de los negocios, las condiciones de las rutas y caminos, y la formación de vínculos familiares.⁶⁸

Dos estudios caracterizan la figura del carretero, tradicionalmente conocido como boyero. Roger Churnside explora los aspectos socioeconómicos de la carreta durante el periodo de expansión de la caficultura en Costa Rica, tales como la demanda de este medio de transporte y los vínculos del tráfico por carreta con otros sectores económicos, tales como la ganadería, la artesanía y la importación del instrumental necesario para su construcción. Churnside ofrece algunas hipótesis en torno a la contribución del transporte a la diferenciación entre

⁶⁶ Carlos Molina, *Y las mulas no durmieron... Los arrieros en Costa Rica. Siglos XVI al XIX* (San José: Editorial de la Universidad Estatal a Distancia, 2005).

⁶⁷ Rico Aldave, *La Renta del tabaco*, 111-117.

⁶⁸ Jorge León Sáenz "Arrieros a Nicaragua! 1810-1840" (San José: Documento inédito, Colección Historia de la Familia, 2009). Quien suscribe agradece al M.A. Jorge León por facilitar este manuscrito.

productores campesinos y exportadores del grano.⁶⁹ La historiadora Gertrud Peters analiza el modo en que los principales exportadores de café ocuparon varias posiciones dentro de la cadena de comercialización del café, y señala la participación en el transporte del grano a los puertos por medio de carreta.⁷⁰

La historiografía también proporciona análisis y caracterizaciones de grupos e individuos involucrados en la reparación y construcción de caminos. Muchos de estos trabajos son de carácter monográfico, y corresponden a recopilaciones de ordenanzas hechas por los gobiernos en materia de caminos. La mayoría de los estudios enfatizan el rol del Estado en el fomento a la apertura de trochas, la dirección de los trabajos y el financiamiento de las obras. Entre ellos, la exposición de Francisco María Núñez proporciona abundantes detalles sobre la evolución de los medios de transporte, descripciones de las rutas, legislación referente a la construcción de caminos y del ferrocarril, y sobre grupos involucrados en la construcción de vías.⁷¹ Clotilde Obregón identifica las disposiciones hechas durante el gobierno de Braulio Carrillo, dirigidas en su mayoría a la habilitación del camino a Matina para facilitar la exportación por el Caribe.⁷²

Los estudios que involucran la participación de comunidades y autoridades locales en el proceso son escasos. El historiador Cleto González Víquez escribió

⁶⁹ Roger Churnside, "Aspectos económicos e hipótesis relacionados con la carreta costarricense (1846-1910)" (San José: Instituto de Investigaciones en Ciencias Económicas, Serie Documentos, 1979).

⁷⁰ Gertrud Peters, "Exportadores y consignatarios del café costarricense a finales del siglo XIX", *Revista de Historia*, no. 49-50, (enero-diciembre 2004): 59-109. Como demuestra el estudio de Piñero y Llovet para el siglo XX, la transición tecnológica constituyó una de las claves de la diferenciación social entre los pequeños productores campesinos en distintas regiones de América Latina. Véase Piñero y Llovet, *Transición tecnológica*. Los trabajos de Rico, Molina, Alvarenga y Samper muestran cómo ocurrió este proceso de diferenciación en las unidades productivas del Valle Central durante la época precafetalera a través de la adquisición de ganado mular para el transporte de productos agrícolas a los mercados regional e interno y la importación de manufacturas. Del mismo modo, Peters muestra el mismo proceso dentro del grupo de exportadores a través de la participación en distintas etapas de la cadena de comercialización: posesión de propiedades dedicadas al cultivo del grano, servicio de beneficiado, financiamiento a otros productores y el transporte del grano por medio de la adquisición de bueyes y carretas.

⁷¹ Francisco María Núñez. *Iniciación y desarrollo de las vías de comunicación y empresas de transporte en Costa Rica* (San José: Imprenta Nacional, 1924).

⁷² Clotilde Obregón, *Carrillo: una época y un hombre: 1835-1842* (San José: Editorial Costa Rica, 1986), 159-164.

una serie de artículos basados en el uso de fuentes documentales incluso coloniales, para caracterizar el desarrollo del gobierno local en Costa Rica. El énfasis de estos artículos es la legislación que permitió la organización del poder local durante el siglo XIX.⁷³ La monografía de los historiadores Carlos Araya Pochet y Priscila Albarracín mantiene una interpretación similar a la de González Víquez.⁷⁴ En el caso de Guatemala y El Salvador, algunos autores han registrado los mecanismos de las municipalidades, entre los cuales se encontraban el pago de deudas y la coacción.⁷⁵ Para el caso de El Salvador, Castellón Osegueda analiza el proceso de centralización de la obra caminera a través de los esfuerzos gubernamentales para reducir el poder de las municipalidades.⁷⁶ José Gil describe sucintamente las medidas utilizados por las corporaciones en la reparación de veredas durante los primeros años de independencia.⁷⁷ El economista Roger Churnside señala algunos mecanismos de coerción a que fue sometida la población para la construcción y financiamiento de las vías.⁷⁸ Patricia Alvarenga explora las relaciones entre comunidades y agentes estatales locales en el proceso de construcción de la infraestructura material (camino, puentes,

⁷³ Cleto González Víquez, "Historia del régimen y legislación municipal de Costa Rica en el siglo XIX", *Revista de Costa Rica* 10-11, año III (junio-julio, 1922): 260-272; *Revista de Costa Rica* 12, año III (agosto, 1922): 285-299; *Revista de Costa Rica* 1, año IV (enero, 1923): 1-8; *Revista de Costa Rica* 2, año IV (febrero, 1923): 17-20; *Revista de Costa Rica* 3, año IV (marzo, 1923): 41-46; *Revista de Costa Rica* 4, año IV (abril, 1923): 56-65.

⁷⁴ Carlos Araya y Priscila Albarracín (1986) *Historia del régimen municipal en Costa Rica* (San José: Editorial de la Universidad Estatal a Distancia e Instituto de Fomento y Asesoría Municipal, 1986). Para el caso centroamericano, el análisis de Jordana Dym sobre la evolución política de los ayuntamientos continúa siendo referencia obligatoria para comprender la dinámica entre gobiernos locales y Estados. Véase *From Sovereign Villages*.

⁷⁵ Para el caso de Guatemala véanse David McCreery, *Rural Guatemala* (California: Stanford University Press, 1994), 170; Ronny Viales Hurtado y Emanuel Barrantes Zamora. "Mercado laboral y mecanismos de control de la mano de obra en la caficultura centroamericana. Guatemala y Costa Rica en el período 1850-1930," *Revista de Historia*, no. 55-56 (Enero-Diciembre, 2006): 18. Para el caso de El Salvador véase Aldo Lauria-Santiago, *Una república agraria* (San Salvador: CONCULTURA, 2003), 240 – 241.

⁷⁶ José Ricardo Castellón Osegueda, "La responsabilidad caminera en El Salvador después de la Federación", *Boletín AFEHC* N°64, publicado el 04 marzo 2015, disponible en: http://afehc-historia-centroamericana.org/index.php?action=fi_aff&id=3937. El que suscribe agradece al M.A. Jorge León por facilitar este manuscrito.

⁷⁷ José Daniel Gil, "Imágenes de la nada. Entre la duda y la ignorancia. Los primeros pasos en la construcción del país," *Revista de Historia*, no. 53-54 (Enero – Diciembre, 2006): 235.

⁷⁸ Roger Churnside, *La formación de la fuerza laboral en Costa Rica* (San José, Editorial Costa Rica, 1985), 171-186.

pajas de agua) y examina aspectos de la infraestructura social campesina aprovechados por el Estado costarricense para llevar a cabo esta labor.⁷⁹

Algunos estudios resaltan la participación individual dentro de las entidades estatales, en particular los aportes de individuos extranjeros. Una importante cantidad de estos contribuyó tanto al establecimiento de contactos con los mercados internacionales, como a la transferencia de conocimiento técnico. Es bien reconocida la intervención del alemán Fernando Estreber en la dirección del primer censo nacional (1864)⁸⁰, o del botánico suizo Henry Pittier en la fundación y organización del Instituto Físico Geográfico durante el último tercio del siglo XIX.⁸¹ Asimismo, algunos naturalistas alemanes como Alexander von Frantzius, Karl Hoffman y Julian Carmiol sirvieron de médicos, y practicaron otros campos de la ciencia como la botánica, la geografía y la zoología.⁸² Clotilde Obregón distingue a los ingenieros que participaron en la exploración, diseño y construcción de obras de infraestructura, entre los que se encuentra una importante cantidad de extranjeros –quienes emigraron hacia el Nuevo Mundo en busca de oportunidades– tales como Henry Cooper, Alexander von Bulow, Franz Kurtze, entre otros.⁸³ Anthony Goebel examina las ideas de los exploradores extranjeros en torno al progreso económico, algunos de los cuales dieron importantes aportes al conocimiento del espacio físico por medio de representaciones (mapas, croquis), diarios de exploración, y clasificaciones

⁷⁹ Patricia Alvarenga Venutolo, “Comunidades y agentes del estado en la construcción de formas cotidianas de negociación. Costa Rica, 1850-1914,” *Revista de Historia*, no. 49-50 (Enero-Diciembre, 2004): 13-57. Tanto los trabajos de Gil y Osegueda, anteriormente reseñados, como el estudio de Alvarenga, discuten el alcance de la organización comunitaria en el desarrollo de este tipo de obras.

⁸⁰ Pérez Brignoli, *La población*, 71.

⁸¹ Leon Yacher, “Henri François Pittier: Geographer, Natural Scientist and the Development of Geography in Costa Rica” (Tesis Doctoral, Syracuse University, 1998); Marshall C. Eakin, “The Origins of Modern Science in Costa Rica: The Instituto Físico-Geográfico Nacional, 1887-1904,” *Latin American Research Review* 34, no. 1 (1999): 123-150.

⁸² Luko Hilje, *Trópico agreste. La huella de los naturalistas alemanes en la Costa Rica del siglo XIX* (Cartago: Editorial Tecnológica de Costa Rica, 2013).

⁸³ Clotilde Obregón, *Carrillo: una época*, 159-164. Véase el capítulo referente a caminos y puentes de Clotilde Obregón, *Historia de la ingeniería en Costa Rica* (San José: Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos de Costa Rica, 2005): 189-251. El estudio no se limita a explorar las vías al Caribe, sino que pormenoriza la construcción de otros caminos durante nuestro periodo de estudio. También ofrece importantes elementos para el estudio del ferrocarril.

vegetales y animales.⁸⁴ En este sentido, Giovanni Peraldo y otros muestran cómo la mayoría de estos individuos formaron parte del proceso de introducción de la ciencia y la técnica aplicados a la modernización económica.⁸⁵

La mayoría de los estudios que refieren al transporte durante el auge de la exportación cafetalera mencionan el rol de la Sociedad Económica Itineraria en la reparación de la Carretera Nacional hacia Puntarenas, pero vale la pena mencionar dos estudios que lo examinan a fondo. Olger Ávila caracteriza la trayectoria de esta organización y su injerencia en el desarrollo de las principales vías de comunicación hacia los puertos a mediados del siglo XIX.⁸⁶ Ávila identifica la Sociedad Económica Itineraria con organizaciones como el Consulado de Comercio de Guatemala. Sin embargo, ambas corporaciones perseguían fines divergentes: el Consulado, similar a los gremios de Antiguo Régimen, defendía los intereses comerciales de sus miembros, mientras que la Junta Itineraria agrupó a diferentes actores sociales para proporcionar un bien de acceso público. Por otra parte, Jorge León proporciona una distribución de los costos para las obras de la Carretera Nacional y las fuentes de financiamiento de la Sociedad a partir de un amplio acervo documental aún poco explorado.⁸⁷

En síntesis, la historiografía sobre el transporte en Costa Rica durante el periodo 1760-1870 explora las funciones de los caminos en la vinculación con los mercados regionales e internacional, la integración de espacios para la expansión de las actividades productivas y el poblamiento más allá del Valle Central. Por otra parte, examina el rol del comercio (regional, internacional) y su expansión a lo largo del siglo XIX en la exigencia de mejores vías de

⁸⁴ William Anthony Goebel, "Naturaleza imaginada. Una aproximación a las representaciones sociales de la naturaleza en la Costa Rica decimonónica: un estudio de caso: los exploradores extranjeros, 1850-1905" (Tesis de Maestría en Historia, Universidad de Costa Rica, 2007).

⁸⁵ Giovanni Peraldo Huertas (compilador), *Ciencia y técnica en la Costa Rica del Siglo XIX* (Cartago: Editorial Tecnológica de Costa Rica, 2002). En el caso de la modernización agrícola véase Gabriela Villalobos Madrigal, "El progreso redentor: la Sociedad Nacional de Agricultura, el Estado liberal y la modernización agropecuaria en Costa Rica, 1897-1914" (Tesis de Maestría en Historia, Universidad de Costa Rica, 2009).

⁸⁶ Ólger Ávila Bolaños, "La Sociedad Económica Itineraria de Costa Rica 1843-1854" (Tesis de Licenciatura en Historia, Universidad de Costa Rica, 1971).

⁸⁷ León y Arroyo, *Transportes y desarrollo económico*, Capítulo IV

comunicación. Asimismo, la historiografía resalta la participación de agentes estatales y privados en la extensión de las vías de comunicación: los primeros a través de las municipalidades, órdenes ejecutivas y proyectos legislativos, mientras que los otros participaron por medio de proyectos de exploración y apertura de vías, así como la creación de organizaciones como la Junta Itineraria. A partir de este importante bagaje metodológico y empírico, este proyecto analiza la construcción y reparación de caminos y puentes durante el periodo 1760-1870 como un esfuerzo de acción colectiva, sujeto a la participación de distintos actores sociales, guiados por instituciones que cambian y cumplen funciones específicas: determinar quiénes y cómo participan, cuáles recursos debe emplear, cómo se deben obtener o cómo sancionar a los que incumplen.

7. Marco teórico

La presente sección establece el marco conceptual para la comprensión de la evolución institucional de Costa Rica en el área del transporte terrestre. Inicia con una somera caracterización en torno a la evolución de la Nueva Economía Institucional, cuyos orígenes pueden datarse al pensamiento de la Escuela Histórica Alemana y su agenda de trabajo. A continuación discute los principios y conceptos de tal enfoque empleados en este análisis. La producción académica en torno a la Nueva Economía Institucional es abundante. Sin embargo, este apartado propone un balance de las obras más conspicuas con el objeto de distinguir algunas de las tendencias dentro de la investigación institucional y de identificar los conceptos claves del análisis institucional. El lector puede consultar las definiciones de cada uno de estos términos y su aplicación a la realidad en la Ilustración 1, ubicada estratégicamente en la página 57.

7.1 Las transformaciones en el pensamiento económico: De la economía institucional norteamericana a la Nueva Economía Institucional.

A finales del siglo XIX y principios del siglo XX, diversas corrientes debatían en torno a la construcción de un pensamiento económico. El economista Geoffrey Hodgson argumenta que el punto central de este debate giraba alrededor de la

importancia de la especificidad de lo histórico para el pensamiento económico.⁸⁸ Así, la Escuela Histórica Alemana señaló como problemática la economía política británica –arraigada en la tradición de Adam Smith, David Ricardo y Thomas Malthus– por la pretensión de su aplicabilidad a cualquier sistema económico. Por otra parte, Carl Menger, representante de la Escuela Austriaca y conocido por su enérgica crítica al empirismo de la Escuela Histórica, utilizaba conceptos como propiedad privada, crédito y dinero de forma anacrónica. Adicionalmente, en *Principios de Economía Política* Menger sentó las bases de la corriente neoclásica a través del *Methodenstreit*, que en esencia defendía el principio de lo que más tarde se llegó a conocer como individualismo metodológico, o la explicación de los fenómenos socioeconómicos exclusivamente en términos del individuo y las interacciones con los objetos (mercaderías, materias primas, etc).⁸⁹ Al finalizar el siglo XIX, una nueva generación de economistas de la Escuela Alemana, entre los que destacaron Gustav Schmoller, Max Weber y Werner Sombart, señaló las limitaciones del *Methodenstreit*, y con ello establecieron las bases de una nueva economía política dedicada a comprender la relación entre individuos, y entre el individuo y la colectividad.⁹⁰

Al iniciar el siglo XX, algunos economistas estadounidenses completaron sus estudios en universidades alemanas y británicas, importaron dicho debate a este lado del Atlántico e iniciaron una línea de pensamiento económico, conocido en el presente como economía institucional. Posteriormente, Thorstein Veblen, John R. Commons y Frank Knight, fundadores de esta escuela, fueron los primeros críticos del individualismo metodológico al señalar las limitaciones analíticas del análisis económico fundamentado en el supuesto de que el individuo actúa de manera racional, con información completa y preferencias fijas, y al establecer la importancia que tienen las interacciones entre individuos y colectividades, y las instituciones que regulan los sistemas económicos.⁹¹

⁸⁸ Geoffrey M. Hodgson, *How Economics Forgot History. The Problem of Historical Specificity in Social Science* (Londres: Routledge, 2001).

⁸⁹ Ibid, 88. Traducción propia.

⁹⁰ Ibid.

⁹¹ Ibid, cap. 11.

El elemento clave que el institucionalismo norteamericano heredó al nuevo institucionalismo fue inicialmente desarrollado por John Commons. Este economista sugirió que la transacción –medio a través del cual la propiedad es transferida– debía ser la unidad de estudio de la economía, en contraste con el pensamiento neoclásico que estudia los bienes, pero omite los mecanismos en que estos son apropiados por los individuos.⁹² Posteriormente, Ronald Coase se ocupó del estudio de los costos de transacción, enfocándose en los que derivan del aumento en las tareas de contratación, organización y en la división del trabajo dentro de la empresa capitalista.⁹³ Finalmente, este elemento se convirtió en uno de los principios sobre los cuales se erigió el nuevo institucionalismo.

La Nueva Economía Institucional, al igual que las corrientes que la precedieron – la Escuela Histórica Alemana y el institucionalismo norteamericano– constituye en sí una reacción al pensamiento económico neoclásico. El objetivo fundamental del nuevo institucionalismo es el reconocimiento de que en las relaciones económicas no siempre prevalecen el comportamiento egoísta y la búsqueda de la ganancia. En contraste, propone que, en su afán de maximizar, el individuo está limitado por reglas, códigos y comportamientos de su propia invención con el fin de reducir la incertidumbre.⁹⁴ Esta rama del pensamiento económico critica el carácter estático y carente de historicidad de los modelos neoclásicos basados en los supuestos de un orden natural y de elección racional, cuyos límites han sido señalados por figuras del pensamiento económico heterodoxo como el mismo John M. Keynes y John K. Galbraith. Asimismo, esta corriente explora el comportamiento económico de los individuos de modo más acorde con la realidad.⁹⁵

⁹² Eirick G. Furubotn y Rudolph Ritcher, *Institutions and Economic Theory: The Contribution of the New Institutional Economics* (Michigan: University of Michigan Press, 2ª edición, 2005), 41.

⁹³ Véase Ronald H. Coase, "The Nature of the Firm," *Economica* 4, no. 16 (Noviembre, 1937): 386-405.

⁹⁴ La literatura que caracteriza la Nueva Economía Institucional es abundante y difícil de abordar en poco espacio. Una síntesis de los principios que guían esta rama del pensamiento económico se encuentra en Furubotn y Ritcher, *Institutions and Economic Theory*.

⁹⁵ Scott E. Masten argumenta que los economistas de costos de transacción o pertenecientes a la Nueva Economía Institucional son escasos precisamente porque la pertenencia a este paradigma implica abordar el mundo económico real, en contraste con el pensamiento ortodoxo

La Nueva Economía Institucional introduce una serie de modificaciones a los principios y suposiciones que defiende la escuela neoclásica. Esta última considera que las preferencias del individuo vienen dadas, y no toma en cuenta la influencia que ejercen factores externos sobre las decisiones de los agentes económicos (productores, comerciantes, consumidores). Aun así, el economista John Kenneth Galbraith, educado en la tradición neoclásica, llama la atención sobre la influencia que ejerce la propaganda sobre el consumo de masas, lo cual objeta el principio de independencia del consumidor para tomar decisiones.⁹⁶ Según el nuevo institucionalismo, el individuo es un agente maximizador, imbuido en un entorno cultural determinado, sujeto a preferencias cambiantes a lo largo del tiempo, con limitaciones e información incompleta para tomar decisiones. Cada individuo buscará sus intereses de la forma en que los percibe, siempre sujeto a la estructura institucional existente. En cuanto al carácter racional del ser humano, el nuevo institucionalismo propone el concepto de racionalidad limitada (*bounded rationality*) o racionalidad individual imperfecta (*imperfect individual rationality*) para referirse a la imposibilidad de obtener información completa y sin costo para la toma de decisiones.⁹⁷

Uno de los exponentes más prolijos fue el historiador Douglass C. North, quien llevó a cabo una serie de investigaciones con resultados que inspiraron la ampliación de este campo. En su estudio pionero, North y Thomas establecieron un marco analítico para la explicación del importante crecimiento económico de Europa Occidental entre los siglos XVI y XVII, definido como el incremento en el ingreso per cápita en el largo plazo. Según este marco de análisis, el crecimiento económico ocurrió a partir de un conjunto de innovaciones institucionales surgidas entre los siglos XI y XVII que aseguraban la protección de los derechos de propiedad. A pesar de la eficiente organización de los mercados de tierra y trabajo al finalizar la Edad Media, los comerciantes carecían de las seguridades

que descansa sobre la construcción de modelos matemáticos con universos más manejables. Véase Scott E. Masten, "Transaction Cost Economics". Disponible en <http://www.sioe.org/field/transaction-cost-economics> (Consultado en 15 de mayo, 2016)

⁹⁶ John Kenneth Galbraith, *La sociedad opulenta* (Barcelona: Austral, 2012).

⁹⁷ Furubotn y Richter, *Institutions and Economic Theory*, 3-5.

para el creciente intercambio comercial a larga distancia, en un contexto de incertidumbre creado por largas guerras, bandidaje y piratería. Los Estados modernos asumieron el rol de proteger los derechos de grupos asociados al comercio por medio de instituciones y de agentes que asegurasen su cumplimiento, a cambio de la imposición de cargas fiscales.⁹⁸

El marco analítico –el cual North continuó desarrollando alrededor de tres décadas– explica en general cómo las instituciones contribuyen a facilitar el crecimiento económico, no solo a través de la protección del comercio, sino por medio del mejoramiento en la eficiencia de los factores de producción –tierra, trabajo, capital– y el transporte. El marco ha sido utilizado recientemente para explicar las grandes divergencias en el crecimiento económico y las desigualdades en la distribución del ingreso durante el proceso de globalización iniciado en el siglo XIX. Desde esta perspectiva, los economistas Daron Acemoglu y James Robinson identifican las instituciones que llevaron a la pobreza y la prosperidad tanto en las potencias comerciales modernas (Europa Occidental, Estados Unidos) como sociedades sometidas al coloniaje.⁹⁹

North inició una revolución en el pensamiento económico que inspiró un mayor interés por comprender los fenómenos económicos en perspectiva histórica, por incluir elementos culturales en la comprensión de conductas aprendidas, y de forma más reciente, por integrar modelos cognitivos para la comprensión del comportamiento humano.¹⁰⁰ Sus investigaciones sobre el cambio institucional y el desempeño económico motivaron el desarrollo de una amplia agenda de trabajo dentro de las ciencias sociales, la cual aún genera una abundante literatura.

⁹⁸ Douglass C. North and Robert Paul Thomas, *The Rise of the Western World: A New Economic History* (New York: Cambridge University Press, 1973).

⁹⁹ Daron Acemoglu y James A. Robinson, *Por qué fracasan los países. Los orígenes del poder, la prosperidad y la pobreza* (Barcelona: Deusto, 7ª edición, 2012).

¹⁰⁰ Los modelos de la ciencia cognitiva demuestran que el comportamiento humano es producto de la acumulación de conocimientos y experiencias en diversos contextos a lo largo del tiempo, lo cual pone en discusión el principio de racionalidad humana. Véase Douglass C. North, *Understanding the process of economic change* (New Jersey: Princeton University Press, 2005), 23-37.

7.2 Instituciones y transacciones.

La Nueva Economía Institucional descansa sobre lo que se conoce como la teoría de la elección racional, un cuerpo de principios que se erige sobre la teoría de la elección pública, la teoría de juegos, la teoría de los costos de transacción y la teoría constitucional.¹⁰¹ En contraste con el pensamiento económico ortodoxo, la Nueva Economía Institucional parte del principio de que el ser humano tiene una racionalidad limitada. Esto significa que el individuo no actúa con información completa sobre el comportamiento de otros individuos, y que adicionalmente debe emplear recursos para conocer las estrategias de otros jugadores. La Nueva Economía Institucional además reconoce que el individuo busca la maximización de la utilidad y el hedonismo, al mismo tiempo que es capaz de cooperar para fines colectivos.

Según la Nueva Economía Institucional, los individuos recurren a las instituciones con el fin de resolver las dificultades de la interacción diaria. La teoría de juegos contribuyó en buena parte a entender estas interacciones por medio de modelos que ponderan estrategias y recompensas. Constantemente, el ser humano participa en intercambios con diversos propósitos: comprar abastos en el supermercado, recibir educación en la universidad, y votar o rechazar nuevas leyes en el congreso son algunos ejemplos. Estos intercambios, que también se conocen como transacciones o negociaciones, pueden definirse como la transferencia de una entidad “tal como una mercancía, actitudes sociales, emociones, opiniones o información... de una unidad social a otra.”¹⁰² Esta definición sugiere un importante cambio hacia un pensamiento cuyo enfoque es la interacción de agentes en el proceso económico, en amplio contraste con la economía clásica y neoclásica, las cuales centran su atención en la relación agente-objeto, vg. la compra de tierra, maquinaria y trabajo para la producción

¹⁰¹ Para una caracterización de la teoría de la elección racional, véase Arturo Lara Rivero, “Elinor Ostrom: Elección racional y complejidad”, en Elinor Ostrom, *Comprender la diversidad institucional* (México D. F.: Fondo de Cultura Económica – Universidad Autónoma Metropolitana, 2015): 7-28.

¹⁰² Avner Greif, *Institutions and the Path to the Modern Economy. Lessons from Medieval Trade* (New York: Cambridge University Press, 2006), 46. Traducción propia.

agrícola. Si los historiadores de lo económico dejan de lado las relaciones sociales que conceden el acceso a dichos medios de producción, inevitablemente están contando solo parte de la historia.

Quienes participan en distintas interacciones conocen cuál debe ser su comportamiento frente a cada una de estas situaciones, pues de antemano tienen una concepción de cuáles son “las reglas del juego”¹⁰³, las cuales han aprendido gracias al constante intercambio con sus pares. Las decisiones que los individuos toman y las acciones que ejecutan de forma cotidiana están influidas por códigos y normas que dictan el modo en que debemos guiarnos en su interacción con otros. En contraste, los individuos comúnmente desconocen el comportamiento de sus pares, si estos obedecen las reglas o si “hacen trampa.” Esta condición es lo que se conoce como incertidumbre, definida por el economista John M. Keynes como “eventos futuros en los que no existe base científica sobre la cual formar ningún cálculo de probabilidad.” North más tarde definió la incertidumbre como “la ausencia de una distribución de probabilidades” causada por las condiciones infinitamente cambiantes del entorno físico y social. El argumento básico de ambas definiciones apunta a la imposibilidad de conocer los posibles resultados de un intercambio.¹⁰⁴

Los sistemas de reglas, normas y códigos, diseñados para reducir la incertidumbre en todo intercambio, son denominados instituciones. Las instituciones pueden ser formales –las que están escritas en colecciones de leyes, códigos y reglamentos– o informales –las que comprenden restricciones al comportamiento autoimpuestas por el individuo, presentes en sistemas de valores o creencias. La economista Elinor Ostrom define las instituciones como “conjuntos de reglas en uso que se aplican para determinar quién tiene derecho

¹⁰³ Douglass C. North, *Instituciones, cambio institucional y desempeño económico* (México, D. F.: Fondo de Cultura Económica, 1993). La referencia a “reglas del juego” no es casual. El objeto de estudio de la Nueva Economía Institucional descansa sobre los principios de la elección racional, asociados al empleo de la teoría de juegos.

¹⁰⁴ La definición de Keynes puede verse en Geoffrey Hodgson, *Conceptualizing Capitalism. Institutions, Evolution, Future* (Chicago: The University of Chicago Press, 2015), 3. North elaboró su definición con base en el estudio pionero de Frank Knight. Véase North, *Understanding the process*, 13-22.

a tomar decisiones en cierto ámbito, qué acciones están permitidas o prohibidas, qué reglas de afiliación se usarán, qué procedimientos pueden seguirse, qué información debe o no facilitarse, y qué retribuciones se asignarán a los individuos según sus acciones.”¹⁰⁵ Esta definición sintetiza de forma concreta la función que tienen las instituciones en la interacción social: unificar el comportamiento de los individuos, y aplicar penas y costos a los infractores.

Por un momento considérense las relaciones contractuales modernas entre un trabajador y su patrono. Un conjunto de cláusulas sujetan al trabajador a cumplir con una jornada, efectuar las tareas de su empleo y observar las reglas del lugar de trabajo; del mismo modo, el empleador debe facilitar las herramientas al trabajador, procurarle un buen ambiente de trabajo y cumplir con el pago de la jornada en la fecha acordada. En respuesta a incentivos, cualquiera puede desertar de dicho acuerdo, y con ello perjudicar a la otra parte involucrada en este. Con el fin de reducir la incertidumbre en dicho intercambio, ambas partes – por medio de grupos de interés (cámaras de empresarios, sindicatos) – recurren al diseño de instituciones para asegurar el cumplimiento de las relaciones contractuales. Pero, ¿quién garantiza que ambos grupos cumplan con dichos conjuntos de reglas?

7.3 El papel del Estado y los costos de transacción

Si bien los individuos están sujetos a estos conjuntos de reglas conocidos como instituciones, la sola existencia de estos no garantiza su cumplimiento. Ciertamente, existen factores que aseguran cierto nivel de obediencia. Los sistemas de valores y costumbres compartidas a lo interno de un grupo –honor, vergüenza, respeto a la autoridad– actúan como controles al comportamiento individual, el cual de una forma u otra afectaría los intereses del grupo. Sin embargo, estos controles tienen efecto únicamente cuando las interacciones entre los individuos del grupo son personales y ocurren con mayor frecuencia, lo

¹⁰⁵ Elinor Ostrom, *El gobierno de los bienes comunes. La evolución de las instituciones de acción colectiva* (México, D. F.: Fondo de Cultura Económica, 2ª edición, 2011).

cual facilita la circulación de la información y la vigilancia sobre el comportamiento de los miembros.

Los grupos en los cuales existen asimetrías de información –provocadas por el carácter impersonal y poco frecuente de los intercambios entre sus miembros– poseen gran incertidumbre en torno al comportamiento entre sus miembros. Las instituciones reducen dicha condición por medio de la regularización del comportamiento de los individuos, pero su aplicación requiere de “terceros actores” –en inglés denominados *third parties*– que posean legitimidad para asegurar el cumplimiento de dichas reglas. El historiador Avner Greif argumenta para el caso de Europa Occidental, que el modo de garantizar el cumplimiento de los contratos comerciales a larga distancia entre los siglos XI y XIV evolucionó desde un sistema de responsabilidad corporativa hacia uno de responsabilidad individual. En el primer caso, si el comerciante de una ciudad incumplía un contrato en otra distante, la comunidad o corporación a la cual pertenecía asumía el compromiso de cubrir la deuda con el acreedor, al mismo tiempo que multaba, penalizaba o marginaba a su protegido.¹⁰⁶ El segundo sistema ocurrió bajo los auspicios de lo que hoy denominamos el Estado.

El Estado moderno surgió como consecuencia de un conjunto de cambios económicos, políticos y sociales que acontecieron entre los siglos XI y XIV en Europa Occidental. Durante dicho periodo ocurrió un importante crecimiento en la actividad comercial alimentado por la expansión marítima en el Mediterráneo. Sin embargo, la excesiva fragmentación del continente en diversas unidades políticas y el constante estado de guerra entre estas y de cara a las amenazas externas provenientes de Asia Oriental, obstaculizaban una mayor expansión del comercio a larga distancia. Aquellas unidades políticas con la capacidad militar para enfrentar los peligros de guerra, bandidaje y piratería, establecieron acuerdos con ciudades-estado y organizaciones, tales como gremios y otras corporaciones, para la defensa de los derechos de propiedad sobre sus bienes,

¹⁰⁶ Una caracterización más detallada del sistema está en Avner Greif, “Institutions and Impersonal Exchange: From Communal to Individual Responsibility”, *Journal of Institutional and Theoretical Economics* 158, no. 1 (marzo, 2002), 168-204.

a cambio de impuestos y contribuciones.¹⁰⁷ Hacia los siglos XV y XVI, estas unidades devinieron en Estados con una compleja organización militar y burocrática, y con la capacidad de maximizar el ingreso a través de la nueva expansión comercial trasatlántica.

La formación de instituciones no constituyó una atribución del Estado. Muchos de los códigos y estatutos en torno al individuo, el comercio, la propiedad y otros temas provenían de cuerpos legales tan antiguos como el Derecho Romano y la costumbre. El Estado moderno codificó parte de estas instituciones y creó otras a partir de nuevas circunstancias que requerían un ordenamiento jurídico. En estados absolutistas, la capacidad de legislar residía en el rey y su concejo. En otros estados, como el inglés, esta atribución pertenecía a un cuerpo legislativo, el Parlamento. En ambos casos, el Estado poseía la legitimidad para hacer cumplir dichas leyes en nombre del colectivo, por medio del monopolio sobre el uso de la fuerza —el ejército— financiado por un sistema hacendario compuesto por los ingresos provenientes de la concesión de monopolios y otras garantías a los derechos de propiedad de sus súbditos. Adicionalmente, los estados mantuvieron el sistema de cortes para el juzgamiento de delitos y la imposición de penas y costos.

En el establecimiento de un marco institucional es previsible que los actores sociales procuren o tengan éxito en burlar las restricciones al comportamiento dentro del grupo. Comúnmente, los grupos coordinan mecanismos de vigilancia y asignan funciones a individuos con autoridad legítima para hacer responsables a sus miembros por medio de la coerción. En ocasiones, estos individuos con autoridad recurren a otros medios opuestos a la fuerza para hacer cumplir las reglas, tales como el conocimiento de las conductas de los miembros, y la negociación con estos, con el objeto de hacer predecible su comportamiento. Como consecuencia, el desarrollo y funcionamiento de las instituciones comprenden un proceso costoso en el cual los miembros invierten tiempo y recursos en la consolidación del cumplimiento de las reglas. Estos recursos son

¹⁰⁷ North, *Understanding the Process*, 127-145.

lo que la Nueva Economía Institucional denomina costos de transacción, los cuales pueden conceptualizarse como “aquellos que surgen de establecer, mantener y modificar una estructura institucional.”¹⁰⁸

Si bien la palabra “costo” comúnmente se asocia a valores pecuniarios y cuantificables, existen otros recursos a los cuales no es posible asignar un valor. Para definir con mayor precisión este concepto que posee un alto grado de abstracción, tómese en cuenta como ejemplo el mantenimiento de la seguridad de una ciudad en el presente. La municipalidad asigna periódicamente un presupuesto para la colocación de dispositivos de seguridad –cámaras, cercas en espacios públicos como parques, cementerios, escuelas– y la remuneración de los agentes del orden, como los policías civiles y del tránsito. Estos pueden considerarse costos de vigilancia con carácter monetario. Adicionalmente, existen otros costos difíciles de cuantificar, por ejemplo, el tiempo que invierten estos agentes en las rondas diarias de vigilancia, la habilidad de estos para establecer alianzas con el vecindario, el comercio y los industriales de la ciudad, el tiempo para reunirse con líderes locales; incluso, en grandes ciudades los agentes deben invertir tiempo y recursos en la coordinación de la vigilancia con agentes de otros distritos.

El Estado europeo moderno ofrecía los atributos para llevar a cabo el cumplimiento de estos sistemas de reglas que protegerían los derechos de propiedad a comerciantes y empresarios durante la expansión comercial de los siglos XVII-XVIII. Dada esta función de garantizar el funcionamiento de la estructura económica, el Estado asumió gran parte de los costos de transacción, los cuales decrecieron en el largo plazo conforme la estructura institucional se volvía más efectiva en la fijación de conductas favorables para el sistema económico y en la reducción del oportunismo.

¹⁰⁸ Furubotn y Richter, *Institutions & Economic Theory*, 51. Durante mucho tiempo, los costos de transacción fueron marginados del análisis económico, de modo que con el desarrollo de las ciencias económicas y el fortalecimiento de la corriente neoclásica, el análisis económico giró alrededor de la relación entre individuos y los medios de producción (tierra, trabajo, capital) y del transporte.

Dado el carácter cambiante de la economía, las instituciones sufren transformaciones con el fin de facilitar los intercambios. En respuesta a estos cambios, el Estado debe adaptar sus estructuras de forma gradual a las transformaciones institucionales. La principal implicación de este argumento para la comprensión de lo que es el Estado, es que no es prudente la imposición de una fecha tan arbitraria como el año 1821 para datar su formación, como es común en la historiografía costarricense. Los cambios institucionales que facilitaron e impulsaron el intercambio comercial en Costa Rica ocurrieron casi de forma simultánea: el levantamiento de algunas restricciones comerciales durante la alianza hispano-inglesa (1808), la venta de bienes de obras pías en el contexto de la Consolidación de Vales Reales (1804-1808), y la habilitación del puerto de Puntarenas al comercio con otras posesiones españolas por el Pacífico (1814). La puesta en marcha de una estructura estatal para hacer efectivo el cumplimiento de tales cambios sugiere un proceso de transformación estatal previo a la independencia de Costa Rica del Imperio español.

7.4 Acción colectiva y bienes públicos.

La teoría de la elección racional ha sido ampliamente utilizada para entender el funcionamiento de los bienes públicos. En un trabajo seminal, el economista Mancur Olson desarrolló lo que denominó la lógica de la acción colectiva. El análisis de Olson gira en torno a los límites de la cooperación en diversos grupos. Este identificó que la cooperación podía obtenerse a través de medios coercitivos, mientras que en otros casos los individuos colaboran de forma voluntaria, retando la noción de que los grupos siempre se asocian voluntariamente para alcanzar sus fines, un argumento muy difundido entre las ciencias sociales. La dinámica de la cooperación dependía del tamaño de los grupos: en conjuntos grandes de individuos, los intercambios entre sus miembros son menos frecuentes y más impersonales, lo cual reduce la capacidad de sus miembros para proveer de forma óptima un bien colectivo de forma voluntaria. En los grupos pequeños, los intercambios son personales y más frecuentes, de

modo que dependen en menor medida de la coerción para lograr la cooperación de sus miembros.

El tipo de acción colectiva que Olson analiza difiere de aquella que comúnmente se encuentra en los estudios del historiador Charles Tilly y otros. Tilly estudió formas de acción colectiva espontáneas (protestas, motines, huelgas, revueltas) que buscaban la consecución de resultados inmediatos. Olson presenta un modelo de acción colectiva basado en el predominio de reglas u formas de organización que influyen en el comportamiento social con el fin de obtener resultados en el mediano y largo plazo. Entre estas últimas pueden mencionarse los gremios, hermandades o los “comunes”, las cuales Tilly no considera como formas de acción colectiva que influyeron en el devenir histórico.¹⁰⁹

Los principios esbozados son esenciales para comprender la lógica que rige en el mantenimiento de los bienes públicos. Algunos de estos bienes son las tierras comunales, los bosques, los recursos pesqueros, las fuentes de agua, y en el caso concreto de la presente investigación, los caminos y puentes. Según Olson, un bien público es “cualquiera tal que si una persona X_1 , que forma parte de un grupo $X_1, \dots, X_i, \dots, X_n$, lo consume, no puede serle negado a los otros miembros de ese grupo”.¹¹⁰ En un artículo muy difundido, el ecologista Garret Hardin sugirió que, en un escenario de acceso ilimitado, inevitablemente ocurriría el agotamiento de los recursos de acceso público, lo que denominó la “tragedia de los comunes.”¹¹¹ El modelo de Hardin representa de forma precisa lo que la teoría de juegos define como el “dilema del prisionero”, un modelo en el cual el mejor resultado colectivo se obtiene por medio de la cooperación, y aun así la estrategia predominante seguida consiste en no cooperar. En contraste, la economista Elinor Ostrom sugirió la posibilidad de evitar el desgaste de los recursos de uso

¹⁰⁹ Tine De Moor, “The Silent Revolution: A New Perspective on the Emergence of Commons, Guilds, and Other Forms of Corporate Collective Action in Western Europe”, *International Review of Social History* 53, Supplement (2008): 179–212.

¹¹⁰ Mancur Olson, *La lógica de la acción colectiva. Bienes públicos y la teoría de grupos* (México, D. F.: Limusa, 1992), 24.

¹¹¹ Garret Hardin, “The Tragedy of the Commons”, *Science* 162, no. 13 (Diciembre, 1968): 1243–1248.

común por medio de reglas y acuerdos voluntarios entre usuarios.¹¹² Como lo pronostica la teoría de juegos, los modelos anteriores son una combinación de reglas, estrategias y recompensas cuyos resultados difieren a lo largo del tiempo.

8. Hipótesis

1. De acuerdo con un conjunto de incentivos económicos ofrecidos por la paulatina expansión de la agricultura comercial, y por tanto, de un mayor contacto con los mercados, diversos actores sociales (corporaciones, organizaciones, vecindarios, transportistas) participaron en el diseño y ejecución de instituciones orientadas a ampliar y mejorar la red de caminos asociada a la ruta orientada hacia la costa pacífica del territorio durante el periodo 1760-1870. El objetivo de este conjunto de reglas consistió en organizar el proceso de construcción y reparación de caminos y puentes – desde la correcta planificación de las rutas y la obtención de recursos pecuniarios para sufragar materiales, trabajo y servicios, hasta la dirección y disciplina del trabajo en la ejecución de las obras.
 - a. La transición hacia un régimen republicano impulsó dos procesos simultáneos. Por una parte, los gobiernos fomentaron la movilidad de la población a través del espacio territorial, abriéndolo a la colonización agrícola y a la ampliación de mercados. Por otro lado, contribuyeron a la creación de instituciones que permitiesen la comunicación entre los asentamientos antiguos y los frentes de la colonización.
2. La reparación y construcción de caminos y puentes en Costa Rica durante el periodo 1760-1870 precisó de la cooperación de distintos actores sociales individuales y colectivos. La cooperación ocurrió de acuerdo con la dinámica que se observa en el suministro de bienes públicos, la cual consiste en procurar una distribución equitativa de los recursos para dar mantenimiento a dichos bienes.
 - a. La participación voluntaria ocurrió al interior de corporaciones (municipalidades), organizaciones (compañías, juntas itinerarias) y

¹¹² Ostrom, *El gobierno de los bienes*, 109.

núcleos de población (vecindarios, comunidades), cuyo reducido tamaño inhibía a sus miembros de evadir. La cooperación obligatoria se manifestó en la exacción de impuestos a comerciantes, y de contribuciones a los habitantes en el nivel local, para asegurar la participación de la población, principalmente de los usuarios de las rutas generales.

3. La creación de instituciones para organizar la construcción y reparación de caminos y puentes durante el periodo 1760-1870 implicó un incremento en los costos de transacción, identificados con las tareas de ejecutar y vigilar los sistemas de reglas y los medios para sancionar su incumplimiento. Como consecuencia, actores sociales individuales y colectivos desarrollaron instrumentos para obtener información empleada en el proceso de construcción de las vías. Asimismo, para hacer efectivo el cumplimiento de dichas normas el Estado de Costa Rica empleó un conjunto de funcionarios cada vez mayor, encargados de dirigir el funcionamiento de las etapas de construcción y reparación de puentes: exploración y planificación de las vías, recolección de recursos pecuniarios, contratación de materiales y servicios, así como la dirección y disciplina de los operarios.
 - a. En el contexto de transición a un Estado libre, el cual al inicio difícilmente disponía de rentas para la construcción y reparación de caminos y puentes, el Estado de Costa Rica aprovechó una economía en rápido crecimiento para organizar una estructura de recolección de impuestos, tanto a nivel local como del territorio en general, con el fin de financiar los materiales, mano de obra y servicios requeridos en las obras.

9. Estrategia metodológica

El primer paso en este análisis comprende la definición de los parámetros que comprenden el objeto de este estudio. Los caminos y puentes –que en la época eran trochas rústicas que requerían de una reparación constante dado el impacto de los fenómenos atmosféricos– comprenden un bien público, y por lo tanto

corresponde a los usuarios el sostenimiento del mismo. Estos usuarios, los actores sociales que corresponde identificar, comprenden aquellos interesados en agilizar el transporte de mercaderías, dado el contexto de crecimiento comercial en el cual se inserta este estudio. Dichos actores pueden ser de tipo individual (arrieros, comerciantes, campesinos) o colectivos (vecindarios, corporaciones municipales, la Sociedad Económica Itineraria). El Estado también es un actor cuyo con doble interés: la recolección de rentas derivadas de la actividad comercial para el financiamiento de las obras y de sus otras operaciones (defensa, policía, salubridad), y también está compuesto por agentes que en la última parte del periodo participan directamente en el proceso de construcción y reparación.

Las acciones de dichos actores llevan a dos posibles resultados. Si los actores cooperan de forma voluntaria, estos organizarán el proceso de construcción o reparación de caminos y puentes de conformidad con reglas o normas previamente utilizadas. Identificar la participación voluntaria es una tarea compleja: las fuentes son limitadas y de carácter variado. Sin embargo, los testimonios de actores individuales caracterizan de manera parcial los esfuerzos tomados por grupos en la construcción de caminos o puentes por iniciativa propia y con reducida vigilancia de alguna autoridad. Si los actores deciden no cooperar, estos serán apremiados a hacerlo por medio de conjuntos de reglas o instituciones. Siguiendo la definición de Ostrom, es preciso identificar los elementos que constituyen estos grupos de reglas: participantes o jugadores, acciones permitidas y prohibidas, ganancias, castigos. Estos elementos son especialmente importantes para identificar las instituciones en el periodo 1760-1823, momento en que las leyes no eran compiladas de forma sistemática, lo cual sí facilita el cuerpo de la legislación impresa existente entre 1824-1870.

La imposición de reglas tiene como objetivo la disminución de la incertidumbre en la interacción regular. La incertidumbre puede reducirse a través de dos medios: a) adquirir información que permita predecir el comportamiento de los actores, b) uniformar el comportamiento de los actores a través de la vigilancia y

el ejercicio del monopolio sobre la violencia organizada. Respecto al primero, si los actores son compelidos a cooperar, por ejemplo a través de contribuciones pecuniarias, las autoridades buscarán obtener información de la fortuna o recursos de los contribuyentes en caso de que estos busquen evadir su responsabilidad. La segunda opción implica el señalamiento de funcionarios encargados de requerir la cooperación a los actores sociales, y en caso contrario, el señalamiento de costos al incumplimiento de las normas. Ambas acciones requieren de la inversión de recursos –o costos de transacción– por parte del Estado, el cual trata de asegurar la participación equitativa en el sostenimiento del bien público.

Suministrados los recursos por medio de la cooperación –voluntaria o forzosa, – los actores sociales ejecutan por medio de instituciones un proceso que asegure la estabilidad y durabilidad de los caminos y puentes. Las etapas de este proceso incluyen la recolección de recursos (trabajo, dinero, especie), la extracción de materias para la construcción (madera, piedra, arena, cal) y la ejecución de la obra en sí. Para garantizar el funcionamiento de cada una de estas fases, el Estado asume costos de transacción, tales como la búsqueda de información sobre las rutas, el reclutamiento de personal para dirigir y ejecutar las obras y la designación de funcionarios para otras tareas (vigilar cuadrillas, contratar servicios, explorar rutas).

El análisis de la evolución institucional precisa tomar en consideración los cambios producidos por los grandes procesos históricos que ocurrieron durante el periodo de estudio. En particular, a este estudio interesa el examen de cuatro coyunturas. En la vena política, la reunión de las Cortes Generales Españolas y la consecuente redacción de la Constitución de la Monarquía Española introdujeron innovaciones que concedieron mayor autonomía para el gobierno de los pueblos y ejercieron influencia sobre el modo de gobernar durante la transición hacia la era republicana. La independencia y la transición hacia un Estado libre suministraron la planta básica para el ejercicio de las funciones básicas del nuevo estado: la estructura hacendaria y el monopolio sobre la fuerza.

En el orden económico, la creciente actividad comercial constituyó el principal incentivo para que los actores sociales invirtiesen en la construcción y reparación de caminos y puentes para tener acceso a los mercados. Finalmente, la producción y comercialización del café impulsó un programa de construcción y reparación de caminos más ambicioso, que redundó en una expansión de la actividad comercial, la colonización agrícola y la ocupación del espacio.

8.1 Marco de análisis

El presente apartado establece el marco de análisis a través del cual se abordarán los problemas que se plantearon en páginas anteriores. La distribución y expansión de la red vial se explica a partir de los principios de la teoría de los lugares centrales de Christaller, Lösch y von Thünen. El proceso de evolución institucional se analiza desde la teoría de la elección racional, el cual comprende un conjunto de teorías que explican la toma de decisiones en los procesos económicos.

Los trabajos pioneros de Carolyn Hall, Gerard Sandner y Jane Rattcliffe sirvieron de modelo para explicar la colonización agrícola y la expansión de asentamientos hacia el noroeste del Valle Central. Dicho modelo sirve a los propósitos del presente estudio, pues vincula los procesos mencionados con la expansión de las vías de comunicación, y analiza el paulatino crecimiento de las funciones de los asentamientos asociados a la principal vía que atravesaba el territorio desde el Valle Central hasta puerto de Puntarenas y Nicaragua. Un importante factor dentro la teoría de los lugares centrales está constituido por el mercado, donde los centros urbanos industriales, según se postula, suministran manufacturas baratas a los nodos que proveen materias primas, los cuales eventualmente se convierten en centros manufactureros. Sin embargo, este no fue el caso de Costa Rica, pues durante el siglo XIX no se crearon centros industriales, mientras que los pueblos, villas y ciudades dependían de los bienes importados desde los grandes centros de la industria, principalmente de Gran Bretaña y Alemania. La ciudad capital, el mayor centro urbano del cual irradió el desarrollo económico, estuvo circundada por un entorno rural al cual sirvió como principal mercado

durante el siglo XIX. Por tanto, la jerarquía de los núcleos urbanos se transformó gracias a la provisión de productos agropecuarios entre regiones (Valle Central Oriental y Occidental, Pacífico guanacasteco, Pacífico central) y el aumento en otras funciones políticas y sociales: la creación de municipios, el establecimiento de parroquias, la fundación de una ciudad portuaria y la organización de las autoridades políticas. Cabe advertir que el presente estudio no hace contribución alguna respecto al funcionamiento de dicho modelo, sino que explora la evolución de los asentamientos asociados a la ruta que conduce al Pacífico, a la luz de nuevos avances en la historiografía y de algunas fuentes documentales nuevas.

La evolución institucional en el proceso de construcción de caminos se inserta en el marco de los principios de la teoría de la elección racional. A partir del modelo de acción colectiva de Olson, las vías de comunicación –caminos, veredas, trochas y puentes, hechos para la tracción animal y diseñados con técnicas rudimentarias– son consideradas como un bien público, del cual se beneficia una colectividad, y que al mismo tiempo requiere de su participación para asegurar su mantenimiento, la cual no siempre tiene una distribución equitativa. El análisis busca identificar dos tipos de cooperación entre distintos actores sociales en el suministro de recursos para la construcción y reparación de caminos y puentes. La cooperación voluntaria involucra acciones por parte de los actores, que requieren poca o nula intervención de agentes estatales para su cumplimiento. Comúnmente, estas acciones representan mecanismos que evolucionaron de un carácter obligatorio a formas de participación voluntaria, gracias a mecanismos efectivos de cumplimiento que lo transformaron en “tradición” o “costumbre”. Por ejemplo, es poco probable que los grupos prehispánicos utilizaran los mismos medios de participación en la construcción de obras de infraestructura utilizados por los europeos, por lo que algunos mecanismos introducidos por las leyes españolas pudieron convertirse en “costumbre” después de un acatamiento repetitivo a lo largo del tiempo. Estas formas de cooperación frecuentemente se encuentran en grupos u organizaciones compuestos por poblaciones compactas lo que permite que las acciones de los integrantes sean fácilmente vigiladas y predecibles para los otros, lo que reduce el oportunismo. Existe escasa evidencia

que permita el análisis de cómo era el tipo de organización bajo medios voluntarios. Testimonios que sugieren cooperación voluntaria quedaron registrados en memoriales que resaltaban la disposición a trabajar voluntariamente bajo ciertas circunstancias, así como en fuentes oficiales que apuntan de forma indirecta a la efectiva participación de pueblos y villas de forma voluntaria en la construcción de caminos y puentes.

Las formas de cooperación forzosa involucran la acción de actores sociales guiados por reglas, y los agentes que vigilan el comportamiento de los primeros y hacen cumplir las normas. La idea de utilizar conjuntos de reglas o instituciones deriva de la necesidad de reducir el oportunismo. Generalmente, este tipo de cooperación ocurre entre grupos o poblaciones cuyo tamaño –y se debe agregar, distribución geográfica– facilita el oportunismo, por lo que es necesario recurrir a agentes que vigilen y hagan cumplir los preceptos de cooperación. La forma más asequible de explorar este tipo de cooperación es examinar el cobro de impuestos con el fin de obtener recursos pecuniarios que pueden invertirse en trabajo de operarios, contratación de transportistas para el acarreo de materiales o la contratación de otros servicios. Para el caso de Costa Rica, existe una mayor cantidad de evidencia para abordar este aspecto, y está compuesta por la colección de leyes, decretos y órdenes, algunos expedientes legislativos que permiten analizar la justificación de la puesta en práctica del impuesto o gravamen, y los actores sujetos a las contribuciones. Los registros municipales, hacendarios y de gobernación permiten la exploración de los mecanismos de cumplimiento y sanción de las distintas contribuciones.

La formación de instituciones comúnmente produce un incremento en lo que se conoce como costos de transacción, los cuales “son aquellos que surgen de establecer, mantener y modificar una estructura institucional.”¹¹³ Este estudio analiza la imbricación entre este proceso y la evolución de las estructuras estatales desde el gobierno colonial hacia los gobiernos republicanos. Esto implica estudiar el Estado, no como un producto de la independencia política,

¹¹³ Furubotn y Richter, *Institutions & Economic Theory*, 51

sino como un conjunto de mecanismos y agentes que ejecutan acciones con el fin de resolver problemas que afectan el desempeño económico en un momento determinado. En palabras del economista Douglass North:

“El Estado... se convierte en el vehículo por el cual aumentan los costos de transacción con el fin de captar las ganancias que acumulará cualquier grupo que pueda controlar la especificación y cumplimiento de los derechos de propiedad.”¹¹⁴

Considérense los costos de reducir el tiempo y la distancia para alcanzar determinado mercado –local, regional o internacional. La disminución en los costos de transporte dependerá no solo del tipo de vehículo empleado, sino también del estado de las vías en que transitan. Grupos de interés –productores agrícolas, comerciantes, transportistas– emplearán por su cuenta recursos en mantener dichas vías de comunicación dentro de las reglas establecidas (por ejemplo, sin invadir propiedad privada o corporativa, o en parajes establecidos para evitar el contrabando). Asimismo, el Estado, que depende de los ingresos que suministran actividades como el comercio y el transporte, también empleará arbitrios para mantener las vías de comunicación en funcionamiento a través de sitios frecuentados por los traficantes, que faciliten el tránsito hacia aduanas, peajes, u otros.

Los costos asumidos por el Estado para la construcción y reparación de caminos y puentes van más allá del uso de las rentas en la compra de materiales o en la contratación de las obras. Estos también están asociados a un conjunto de operaciones, tales como la identificación de los contribuyentes, la definición del carácter de las cargas fiscales y la organización de las tareas de construcción y reparación a través de cuerpos o ramos de caminos en la era republicana. La expansión del Estado, entonces, es a la vez consecuencia directa del aumento en los costos de transacción con el fin de captar los beneficios de la actividad comercial. Vale la pena aclarar al lector que la concepción de Estado que se presenta en las siguientes páginas difiere respecto a la que ofrece la

¹¹⁴ Douglass North, “Government and the Cost of Exchange in History” *The Journal of Economic History*, Vol. 44, No. 2, The Tasks of Economic History (Jun., 1984): 259-260

historiografía hasta el presente, pues examina su evolución desde el periodo colonial tardío, en oposición al tradicional punto de referencia a partir de 1821.

El grueso de los costos en que incurre el Estado para llevar a cabo el abaratamiento del transporte ofreciendo mejores vías de comunicación puede observarse en tres áreas específicas:

- a. La toma de decisiones en distintas áreas económicas requiere del acceso a información sobre otras transacciones y sobre el comportamiento económico de los actores sujetos a dichos intercambios. Para ello, el Estado requiere nombrar agentes que lleven a cabo la labor de realizar censos, encuestas e informes relacionados con el proceso de construcción de caminos y sobre los participantes en el proceso de suministro de dicho bien.
- b. El Estado, fuese durante el periodo colonial o republicano, recurrió a contratos con el fin de asegurar la provisión de materiales y mano de obra para la ejecución de las obras, de una manera similar a la actual. De este modo, el Estado utilizó agentes (contratistas o maestros de obra con conocimiento práctico de construcción) que llevasen a cabo la búsqueda y contratación de dichos recursos en calidad de intermediarios, encargados de conocer las necesidades de las partes contratantes.
- c. Finalmente, las distintas operaciones que se llevan a cabo en la construcción y reparación de caminos (planificación de la ruta, recolección de impuestos, contratación de materiales y trabajo y ejecución de obras) ocasionan costos de monitoreo y vigilancia del cumplimiento de las reglas, lo cual también demanda el nombramiento de agentes de la ley.

El abordaje de estas tres categorías durante el periodo 1760-1870 tiene como objetivo examinar la expansión de dichos costos en el largo plazo y de observar la evolución general de la estructura institucional. Idealmente, el sector transaccional del Estado podría medirse a través del cálculo de la porción de empleados que laboran en dicho sector (empleados agrimensores, legisladores, policías, guardas de garita, oficiales de hacienda) y su impacto en la hacienda pública como porción de los egresos por pago de salarios, lo cual está fuera de

las posibilidades de este estudio debido a la falta de fuentes estadísticas para el periodo.¹¹⁵ Aunque menos ambicioso, el presente análisis persigue la identificación y evolución de dicho sector de forma cualitativa, esfuerzo que podría constituir la base para estudios posteriores.

10. Descripción de fuentes

El desarrollo de esta investigación requiere de la exploración de fuentes primarias de carácter diverso existente en el Archivo Nacional de Costa Rica. Sin embargo, por la naturaleza del problema de investigación, este estudio explora siete fondos documentales. Los fondos coloniales (Guatemala, Cartago y Complementario Colonial) poseen extensos expedientes que refieren a las gestiones de comerciantes y comunidades en la reparación del Camino Real y puente del río Grande. También contienen informes, bandos, órdenes y comunicaciones de las autoridades de la provincia (gobernador, cabildo de Cartago, Factoría de Tabacos) relacionados con las limitaciones para establecer comunicaciones hacia el Pacífico.

La serie Congreso, que cubre el periodo 1823-1990, contiene las discusiones emitidas por el Poder Legislativo en torno al desarrollo institucional. A partir de los proyectos de ley y actas del Congreso, se pretende obtener información como los motivos de aprobación o desaprobación de leyes referentes a caminos, aprobación de presupuestos para el mantenimiento de las obras y apoyo u oposición de los legisladores al impulso de instituciones. Esto constituye una fuente de gran riqueza, ya que se pueden identificar los actores, los intereses y formas de oposición a determinados proyectos relacionados con la construcción de vías de comunicación. Además, servirá para matizar el contenido de la legislación en torno al tema de estudio.

¹¹⁵ Para el caso de este sector en la economía de los Estados Unidos en John Joseph Wallis y Douglass C. North, "Measuring the Transaction Sector in the American Economy, 1870-1970," en *Long-Term Factors in American Economic Growth*, ed. Stanley L. Engerman y Robert E. Gallman, (Chicago: The University of Chicago Press, 1992), 95-161.

La serie Municipal cuenta con importantes descripciones e informes hechos por vecinos de las distintas localidades que se ubicaban a lo largo de los principales caminos de la época. Este fondo es especialmente importante para abordar las primeras décadas del siglo XIX, cuando las corporaciones municipales asumían la tarea de organizar los recursos materiales y humanos para el desarrollo de obras de infraestructura para beneficio comunitario.

La serie Fomento, que abarca el periodo 1822-1974, contiene los libros de actas de la Sociedad Económica Itineraria (1843-1854), los cuales constituyen una importante veta de información que puede arrojar luz sobre la participación de agentes privados en el desarrollo de las vías de comunicación. Las memorias de la Secretaría de Fomento proveen abundante información sobre las labores emprendidas por dicha cartera en la construcción y composición de las vías. También incluye información variada como correspondencia entre autoridades locales y el gobierno en materia de vías de comunicación, libros de proveeduría de las diversas juntas de caminos, planillas y salarios de las cuadrillas que participaron en las obras, reglamentos de carreteros, entre otros. Una de las desventajas de este fondo documental es la ausencia de continuidad en cierto tipo de informes como las planillas o las listas de contribuciones, de los cuales se dispone de muchos a partir de la segunda mitad del siglo XIX.

La serie Gobernación, disponible para el periodo 1820-1978, incluye información sobre la relación entre los funcionarios del Estado y los agentes locales y particulares, así como las funciones que debían cumplir los agentes del Estado – tales como los agrimensores, jefes de policía, alcaldes y otros representantes del Gobierno– en el proceso de construcción de las vías. Por otra parte, se encuentran reclamos de comunidades y particulares sobre empréstitos, indemnizaciones por apertura de caminos, solicitudes de construcción de veredas, entre otros.

El conocimiento geográfico permitió a los agentes económicos superar de forma paulatina los obstáculos físicos al transporte terrestre y así reducir el riesgo asociado a esta actividad en una geografía sumamente variada. De tal modo, los

mapas y los manuales de geografía, así como los informes de exploradores constituyen una importante fuente a través de la cual dichos agentes suministraron información sobre el espacio geográfico. Estas fuentes se encuentran diseminadas en distintos lugares: el Archivo Nacional de Costa Rica, el departamento geográfico del Registro de la Propiedad, en colecciones personales y en línea.

Este estudio también considera las fuentes impresas. Para la presente investigación se cuenta con la *Colección General de Leyes y Decretos* del periodo 1824-1870, recopilación que registra datos como la aprobación, vigencia o anulación de contratos; leyes y disposiciones en torno al cuidado y protección de caminos y veredas; reglamentos para la construcción anual de caminos, aprobación o eliminación de empréstitos y contribuciones para la construcción de las vías; otorgamiento de premios y gracias a los agentes particulares que hallaron nuevas veredas; entre otros.

Los periódicos contienen abundante información sobre la exploración, reparación y construcción de caminos y puentes, principalmente sobre las rutas hacia las dos zonas costeras del territorio. Gran parte de las exposiciones sobre temas económicos, como el estado de la agricultura y del comercio, involucran discusiones acerca del estado de los caminos y puentes, e interpelaciones a las autoridades con el fin de fomentar su intervención. Este análisis utiliza los siguientes periódicos que están disponibles en formato digital: *Relación de los negocios despachados por el Gobierno Supremo del Estado* (1831–1835), *Mentor Costarricense* (1842–1846), *El Costarricense* (1847–1849; 1870–1877), *La Gaceta* (1850–1898) y el *Boletín Oficial* (1853–1856). Al ser la mayoría de ellos periódicos oficiales que buscaban informar al público sobre los proyectos del Gobierno, en sus páginas existe variada información sobre la construcción de las obras: presupuestos, obras concluidas, estado de las obras en proceso de construcción. También enumeran las disposiciones emitidas por el gobierno en torno al desarrollo de las vías: decretos, leyes, reglamentos, etc. A pesar de que abarcan cortos espacios de tiempo, los periódicos escogidos poseen cierta

continuidad dentro del periodo de estudio. La Biblioteca Nacional de Costa Rica mantiene en formato digital estos periódicos, lo cual facilita su acceso.

Otros impresos incluyen informes y memorias del gobierno, relatos de exploraciones en el territorio y narraciones que proporcionan información sobre los temas objeto de análisis. Algunos forman parte de compilaciones de documentos como la *Colección de documentos para la Historia de Costa Rica* y la *Antología de viajeros* del historiador decimonónico Ricardo Fernández Guardia, y los *Documentos relativos a la Independencia* de Francisco María Iglesias. La Revista del Archivo Nacional de Costa Rica contiene varios informes y actas de autoridades relacionados con la apertura de caminos. Finalmente, los gobiernos ocasionalmente publicaron informes levantados por funcionarios o personas comisionadas para realizar distintas tareas relacionadas a la construcción de caminos, tales como los informes del agrimensor Henry Cooper, el médico Alexander von Frantzius o el ingeniero Alexander von Bülow. Estos últimos también están disponibles en formato digital en la Biblioteca Nacional de Costa Rica.

11. Plan de capítulos

El primer capítulo analiza los procesos socioeconómicos y la organización institucional relacionados con la construcción y reparación del Camino Real durante el periodo 1760-1811. Explora la relación entre vías de comunicación y el desarrollo del espacio comprendido por el Valle Central y la sección norte del Pacífico del territorio que se extendía desde el río Salto (en la actual provincia de Guanacaste) hasta la frontera con la provincia de Nicaragua. Examina la transformación económica y sociopolítica de los principales núcleos de población vinculados con dicha vía. También, analiza algunas manifestaciones que sugieren formas de cooperación voluntaria y forzosa durante el periodo, y explora la organización institucional y la logística empleadas en la construcción y reparación de caminos y puentes.

El segundo capítulo versa sobre la transformación de la estructura institucional utilizada para la construcción y reparación de caminos y puentes durante la transición a la era republicana. Explora la expansión del ecúmene vinculado con la ruta hacia el Pacífico, a través de una caracterización de las funciones socioeconómicas que de forma paulatina adquirieron los asentamientos coloniales y los de nueva formación. Examina además el impacto que tuvieron los cambios en la estructura política que introdujeron las Cortes Españolas convocadas en 1810, la proclamación de la Constitución de 1812 y la independencia de la provincia de Costa Rica en 1821 sobre las formas de acción colectiva en la construcción de caminos y puentes durante el periodo de transición (1812-1842). Adicionalmente, profundiza en la expansión que los costos de transacción experimentaron durante el proceso de construcción y reparación de caminos y puentes, y la relación que esto tuvo con el ensanche de las estructuras del Estado.

Un tercer capítulo analiza la influencia de la coyuntura agroexportadora (1843-1870) y de otros procesos simultáneos (colonización agrícola, crecimiento demográfico, transformación de los asentamientos), sobre la estructura institucional de reparación y construcción de caminos y puentes. Este explora la disyuntiva que enfrentaron los habitantes del Valle Central entre el perfeccionamiento de las vías de comunicación hacia la costa pacífica y el mejoramiento del antiguo Camino Real que les acercaba al mercado centroamericano a través de Nicaragua. Examina también el papel de los incentivos proporcionados por la agroexportación y por la participación en un embrionario mercado interno, sobre algunas iniciativas de cooperación en el desarrollo de las vías de comunicación generales y locales. Además, profundiza en las manifestaciones del Estado como agente maximizador en el contexto de auge cafetalero y en cómo este emplea tal función para lograr la cooperación por medio de la coerción. Finalmente, presenta los procesos socioeconómicos asociados a la formación de costos de transacción en las obras de construcción y reparación de caminos y puentes.

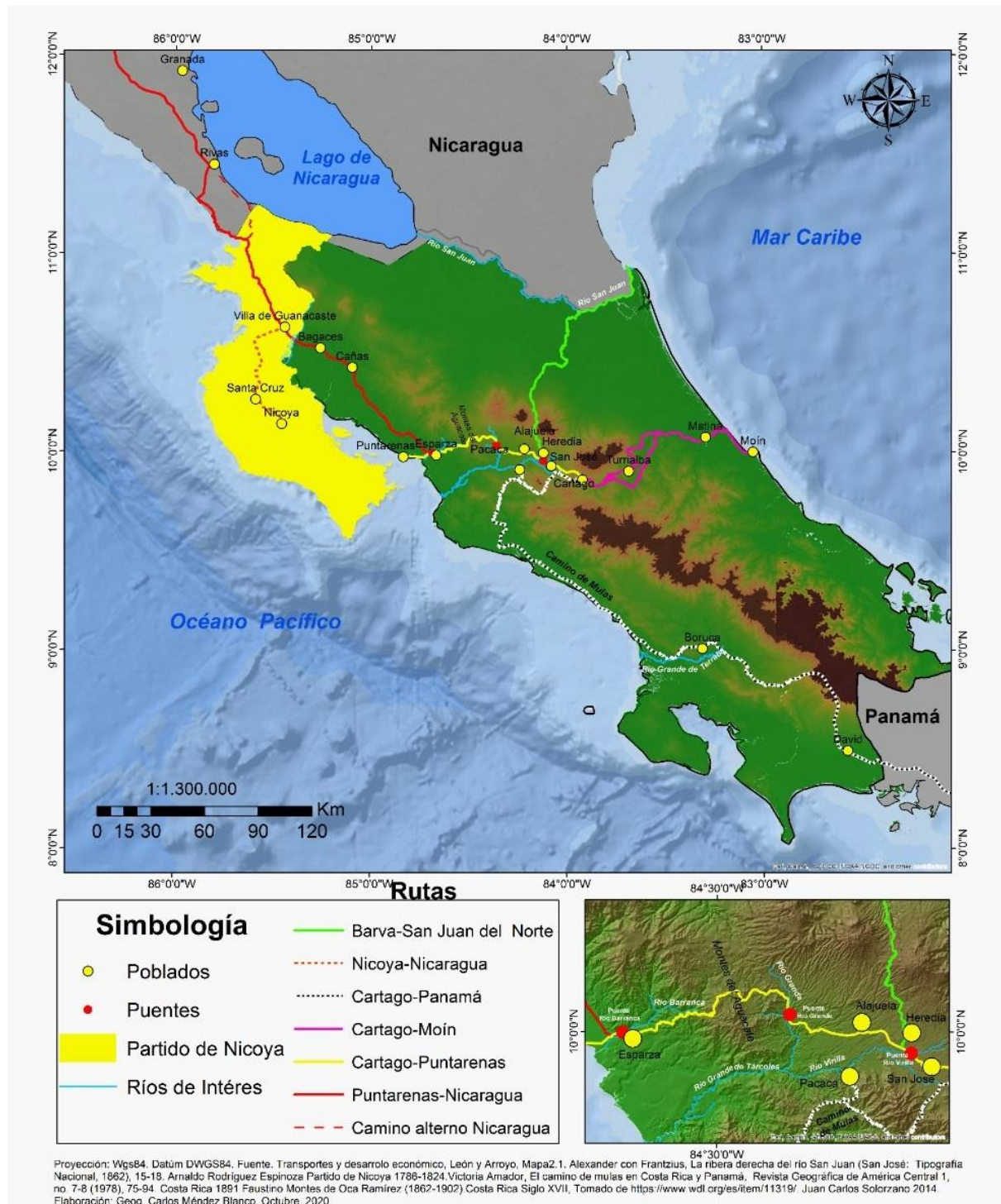
Finalmente, el último capítulo ofrece una discusión de los principales resultados de la investigación. La primera sección propone una síntesis interpretativa del desarrollo institucional, los actores sociales que participaron en su transformación, así como los costos de transacción y beneficios de la ejecución de dichas instituciones. El segundo apartado compara estos resultados con una investigación reciente para el caso de Chile, la cual utiliza una periodización y un acercamiento a los transportes similares al presente estudio. Un último apartado discute el aporte de la investigación al debate sobre las instituciones y el Estado, así como los alcances de la teoría de la elección racional a la explicación histórica.

Ilustración 1. Principales conceptos de la Nueva Economía Institucional

Concepto	Definición	Ejemplos
Transacción	Transferencia de alguna entidad, tal como una mercancía, actitudes sociales, emociones, opiniones o información de una unidad social a otra (Greif, <i>Institutions and the Path</i> , 46).	<ul style="list-style-type: none"> - La compra de abastos en el supermercado - La expresión de una opinión en el periódico - El apoyo a un candidato presidencial por medio del voto
Instituciones	Sistemas de reglas que reducen la incertidumbre en la interacción humana (North, <i>Instituciones, cambio institucional</i> , 13-14).	<ul style="list-style-type: none"> - Formales: el pago de impuestos sobre la propiedad territorial, el acatamiento a las señales del tránsito, el cumplimiento de un contrato escrito legal - Informales: el honor a las deudas de palabra, la abstención de tomar propiedad privada
Organización	Conjunto de individuos enlazados por alguna identidad común hacia ciertos objetivos (North, <i>Instituciones, cambio institucional</i> , 15).	<ul style="list-style-type: none"> - Políticas: municipalidades, partidos políticos, grupos activistas - Económicas: cooperativas, sindicatos, empresas - Sociales: grupos religiosos, asociaciones comunales, clubes deportivos
Costos de transacción	Los costos que surgen de establecer, mantener y modificar una estructura institucional (Furubotn y Richter, <i>Institutions & Economic Theory</i> , 51)	<ul style="list-style-type: none"> - Costos de transacción políticos: tiempo y recursos del Estado en la vigilancia de una comunidad (rondas de vigilancia, adquisición de información sobre los vecinos y sus propiedades). - Costos de información: tiempo y recursos de una aseguradora en conocer los riesgos (físicos, de salud) de quien adquiere una póliza de seguro. - Costos de negociación: tiempo y recursos de un comprador en asesoría legal sobre compra de bienes inmuebles.
Incertidumbre	Eventos futuros en los que no existe base científica sobre la cual formar ningún cálculo de probabilidad. Keynes (citado en Hodgson, <i>Conceptualizing Capitalism</i> , 3).	<ul style="list-style-type: none"> - El comportamiento de un deudor ante un préstamo sin garantías para el acreedor (acuerdo de palabra) - Un cambio súbito de régimen político - El comportamiento de los mercados durante la pandemia global SARS-CoV-2

Concepto	Definición	Ejemplos
Bien público	Cualquiera tal que si una persona X_1 , que forma parte de un grupo $X_1, \dots, X_i, \dots, X_n$, lo consume, no puede serle negado a los otros miembros de ese grupo (Olson, <i>La lógica de la acción colectiva</i> , 24).	<ul style="list-style-type: none"> - Potreros comunes - Recursos del mar - Tierras ejidales - Sistemas de regadío común

Mapa 1. Principales rutas terrestres de Costa Rica (circa 1760-1870)



CAPÍTULO I. EL CAMINO QUE LLEVA AL MAR DEL SUR. ACCIÓN COLECTIVA E INSTITUCIONES EN LA CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DE PUENTES Y CAMINOS EN LA PROVINCIA DE COSTA RICA (1760-1811)

“[C]omo [he] pasado la vida caminando por el camino del Torroto [o monte del Aguacate, tengo como] otros muchos experiencia práctica de las muchas pérdidas que en él [he] experimentado y todos los caminantes que por allí han traficado, tanto por la laja, piedra y sanjones estrechos y senegosos, quanto por no haver en dicho Torroto comodidad para jalar recuas y acomodar mulas, pues por estas incomodidades y lo muy largo que es el citado camino del Torroto, y no tener sus cuestas planos en donde descansen dichas mulas, estas se fatigan y cansan de tal manera que muchas fenecen [...]”.¹¹⁶

Antonio Carrillo, 1791.

1. Introducción

Durante la segunda mitad del siglo XVIII ocurrió una gran transformación que influenció el desarrollo socioeconómico de Costa Rica durante casi siglo y medio. Los habitantes de la ciudad de Cartago y sus alrededores llevaron a cabo un proceso de colonización hacia la sección oeste de la Meseta Central. Diversidad de estudios señalan que durante esa fase ocurrieron cambios decisivos en el tamaño de la población, su distribución espacial y las actividades productivas de la región, factores que determinarían el horizonte económico durante la siguiente centuria.¹¹⁷ Los fértiles suelos, la topografía y la variabilidad climática contribuyeron al desarrollo de distintas actividades agropecuarias –tabaco, café, caña de azúcar, ganadería– cuya participación en el mercado convirtió una de las economías más débiles del continente en una economía capitalista de base agraria con vínculos en el mercado internacional.¹¹⁸ Los habitantes de la Meseta Central lucharon por el dominio de las fuerzas de la naturaleza y de la sociedad en la construcción de una red de comunicaciones entre el interior del territorio y

¹¹⁶ Archivo Nacional de Costa Rica (en adelante ANCR), Cartago 871 (1791), 16v-17.

¹¹⁷ Sandner, *La colonización agrícola*; Gudmundson, *Costa Rica antes del café*; Pérez Brignoli, *La población*.

¹¹⁸ Hall, *Costa Rica: una interpretación geográfica*; Hall, *El café y el desarrollo*

la zona costera en el Pacífico, cuyos resultados fueron clave en el desarrollo de los procesos anteriormente descritos (véase Mapa 1, pág. 59).

Décadas previas a la colonización de esta sección del territorio, existía un Camino Real que permitía el canje de la correspondencia entre las autoridades de Cartago y de Santiago de Guatemala, la exportación del hilo morado producido en distintos puntos de la costa del Pacífico (Boruca, Quepo, Nicoya), así como un reducido intercambio de cacao producido en las haciendas de Matina, en el Caribe central de Costa Rica, por algodón cultivado en las planicies nicaragüenses.¹¹⁹ Estas actividades no constituían un incentivo suficiente para dar mantenimiento constante a la ruta o construir nuevas vías de acceso a la región centroamericana. Sin embargo, ocurrieron cambios fundamentales al finalizar el siglo XVIII: la corona concedió el monopolio sobre el suministro del tabaco en el Reino de Guatemala a la provincia de Costa Rica en 1766, lo cual fomentó, por una parte, el transporte del alcaloide a las tercenas nicaragüenses, y por otra, el ingreso de mercadería desde otros mercados de la región.¹²⁰ La presión sobre las tierras ejidales en la ciudad de Cartago se duplicó entre la década de 1760 y la independencia, lo cual implicó la ocupación de las tierras localizadas hacia el oeste y la fundación de nuevos asentamientos.¹²¹ Asimismo, la alianza política y militar entre España e Inglaterra, ante la amenaza francesa en 1808, fomentó la actividad comercial en Panamá, plaza que se convirtió en un importante mercado para los víveres producidos en el Valle Central.¹²² Al finalizar el siglo XVIII, los vecinos del Valle Central manifestaron de forma más frecuente

¹¹⁹ Hall y Pérez B., *Historical Atlas of Central America*, 178-181; Juan Carlos Solórzano, "El comercio de Costa Rica durante el declive del comercio español y el desarrollo del contrabando inglés: periodo 1690-1750", *Anuario de Estudios Centroamericanos* 20, no. 2 (1994), 71-119.

¹²⁰ Rico Aldave, *La Renta del tabaco*, 3-123.

¹²¹ Patricia Alvarenga, "Crecimiento económico y crisis agrícolas. El abastecimiento de la ciudad de Cartago (1700-1821)" en *Costa Rica colonial*, coord. Luis Fernando Sibaja (San José: Ediciones Guayacán, 1989), 107.

¹²² Fernández Molina, *Pintando el mundo*, 322.

la necesidad de reparar el Camino Real y el puente sobre el río Grande, los cuales constitúan su principal vínculo con el mercado regional.¹²³

La historiografía centroamericana carece de estudios que examinen la organización del proceso de construcción de caminos y puentes. Compárese con el caso de Inglaterra, en donde recientes estudios muestran que la Revolución Industrial del siglo XVIII motivó la expansión de empresas concesionarias conocidas como *turnpike trusts*, que contaban con la autorización del Gobierno inglés para construir caminos, puentes y canales, a cambio de percibir una renta durante determinada cantidad de años.¹²⁴ La construcción y reparación de caminos en Inglaterra durante esta centuria requirió de un complejo proceso de organización que involucraba a los empresarios, el Parlamento, los transportistas e ingenieros civiles, tales como John Metcalfe, Thomas Telford y John Loudon McAdam, quienes desarrollaron técnicas para mejorar las características de la vía.¹²⁵ En contraste, los estudios de la región centroamericana apenas exploran las formas de acción colectiva y las instituciones involucradas en la organización de recursos, conocimiento, tecnología y trabajo necesarios para el desarrollo de las obras durante el siglo XIX.¹²⁶

¹²³ Fonseca et. al, *Costa Rica en el siglo XVIII*, 203. El Camino Real, así llamado durante el periodo colonial, o Carretera Nacional atravesaba el Río Grande, el cual confluye con el río Virilla y forma el río Grande de Tárcoles. Véase Mapa 1, pág. 59.

¹²⁴ El historiador Dan Bogart ha explorado recientemente el fenómeno de los *turnpike trusts* para el caso inglés durante el siglo XVIII. Véanse “Turnpike trusts and the transportation revolution in 18th century England”, *Explorations in Economic History* 42, no. 4 (2005), 479-508; “Neighbors, networks, and the development of transport systems: Explaining the diffusion of turnpike trusts in eighteenth-century England”, *Journal of Urban Economics* 61 (2007): 238-262; y “Did the Glorious Revolution contribute to the transport revolution? Evidence from investment in roads and rivers”, *Economic History Review* 64-4 (2011): 1073–1112.

¹²⁵ Los trabajos clásicos sobre el transporte previo al ferrocarril son Richard Szostak, *The Role of Transportation in the Industrial Revolution* (McGill: Montreal, 1991); Dorian Gerhold, *Road Transport Before the Railways: Russell's London Flying Wagons* (Cambridge: Cambridge University Press, 1993); Philip S. Bagwell, *The Transport Revolution 1770-1985* (Londres: Routledge, Edición Digital, 2003), 23-48

¹²⁶ El estudio de Jorge León y Nelson Arroyo sobre las comunicaciones en Costa Rica aborda estos insumos en el largo plazo de dos siglos, pero presta menor atención el impacto de la organización colectiva en el mantenimiento de dicho bien público. Véase León Sáenz y Arroyo Blanco, “Transportes y desarrollo económico”. Para el caso de El Salvador, Castellón Osegueda aborda las limitaciones de las municipalidades en la obtención de recursos para la reparación de caminos. Véase Castellón Osegueda, “La responsabilidad caminera en El Salvador”.

El presente capítulo analiza los procesos socioeconómicos y la organización institucional relacionados con la construcción y reparación del Camino Real durante el periodo 1760-1811. La etapa de estudio comprende un conjunto de procesos socioeconómicos que otorgaron primacía a la ruta hacia el océano Pacífico, entre los cuales pueden mencionarse el aumento en la actividad comercial hacia dicha costa, el monopolio otorgado a Costa Rica sobre la producción y expendio del tabaco al mercado centroamericano y la paulatina migración de pobladores desde la sección oriental del Valle Central hacia el occidente. La primera sección explora la relación entre vías de comunicación y el desarrollo del espacio comprendido por el Valle Central y la sección norte del Pacífico, la cual abarcaba desde el río Salto –ubicado en la actual provincia de Guanacaste (véase Mapa 1, pág. 59)– hasta la frontera con la provincia de Nicaragua. También, examina la transformación económica y sociopolítica de los principales núcleos de población vinculados con dicha vía. El siguiente apartado considera algunas manifestaciones que sugieren la existencia de formas de cooperación tanto voluntaria como forzosa durante el periodo, y examina lo que las fuentes denominan “repartimiento” como un tipo de contribución obligatoria empleada en la construcción del Camino Real. El último apartado explora la organización y logística empleadas en la construcción y reparación de caminos y puentes, e identifica los costos de transacción que derivaron de las distintas etapas que comprende el proceso de construcción y reparación de las vías de comunicación.

La evidencia empleada está compuesta por fuentes primarias de diferentes fondos documentales coloniales. Gran cantidad de información se encuentra en informes que recogen las gestiones hechas por las autoridades para explorar las rutas, recolectar los recursos necesarios y organizar las tareas de construcción. Los expedientes del ayuntamiento de Cartago comprenden informes, órdenes y comunicaciones intercambiados con otras autoridades, que permiten dibujar la estructura institucional utilizada en este proceso. Unos pocos memoriales de vecinos de los pueblos del Valle Central y de algunos particulares, contienen

descripciones físicas del espacio y permiten identificar manifestaciones de cooperación voluntaria.

2. El Camino Real: su importancia económica y social para la provincia de Costa Rica (1760-1811)

Diversos estudios dentro de la historiografía costarricense contribuyen a dilucidar la importancia del espacio que comprendían el Valle Central de Costa Rica y la sección norte de la vertiente de océano Pacífico. Dicho espacio estuvo conformado por un conjunto de asentamientos que evolucionaron a partir de factores de carácter demográfico, político y productivo. La cambiante fisonomía de estos sitios determinó el predominio socioeconómico de la vertiente del Pacífico de la región durante casi un siglo. Estas poblaciones no crecieron en aislamiento, sino que las vías de comunicación influyeron sobre los procesos de crecimiento demográfico, la colonización agrícola y el desarrollo de las actividades económicas.

El Camino Real constituyó el principal vínculo entre el Valle Central de Costa Rica y el resto de la región centroamericana. El término “trocha” es más preciso para caracterizar esta vía, pues carecía de los atributos de un camino moderno (señalización, empedrados, drenajes), y debía delinearse con frecuencia, pues durante la estación lluviosa la vegetación desdibujaba sus contornos. Asimismo, la ruta variaba en el periodo de lluvias en respuesta al caudal de los ríos, los cuales ocasionalmente destruían los rústicos puentes que los atravesaban. Durante este periodo, el exiguo tráfico se concentraba en la estación seca, entre los meses de mayo y noviembre, y los agricultores adaptaron su calendario para comercializar los excedentes a nivel local y regional. A pesar de todas estas limitaciones, la vía permitió el desarrollo de un conjunto de espacios en un contexto de colonización agrícola y de oportunidades económicas para la provincia.

Aislado de las oportunidades que ofrecía el mercado centroamericano durante el auge del añil a mediados del siglo XVIII, el campesinado vallecentralino aprovechó algunos estímulos a la producción provenientes de los mercados

ubicados en la vertiente del Pacífico, principalmente Nicaragua y Panamá. Durante la etapa 1760-1800, con el establecimiento del monopolio real del tabaco, las exportaciones estuvieron dominadas por el alcaloide para aprovisionar las tercenas de Nicaragua. La concesión del monopolio sobre la producción de tabaco al Reino de Guatemala en 1766 y, en particular, la administración de la renta en Costa Rica a partir de la década de 1780, permitió que los campesinos vallecentralinos tuviesen participación en el aprovisionamiento para las tercenas centroamericanas. Esto a la vez admitió que arrieros y comerciantes importasen a Costa Rica manufacturas adquiridas por la conexión con Cádiz.

El historiador Jesús Rico muestra que, a pesar del carácter monopólico en la producción y distribución del tabaco, su cultivo –principalmente en las poblaciones de San José y Heredia– dinamizó otros sectores de la economía: aumentó la cantidad de circulante; estimuló otras actividades como la producción artesanal, la ganadería y el transporte; también permitió a los campesinos incrementar su patrimonio y fomentar el crecimiento de las unidades productivas.¹²⁷ El campesinado del Valle Central colocó su producción agropecuaria en los mercados domésticos, pero también sacó provecho de la apertura del mercado regional.

Las coyunturas externas como el apoyo del Imperio español a la independencia de los Estados Unidos (1779-1783) y la alianza europea contra la expansión francesa (1810-1815), contribuyeron a la formación de vínculos estratégicos que devinieron en tratados para relajar las hasta entonces casi cerradas relaciones comerciales entre las dependencias del Imperio español y otras potencias. Esto afectó el tráfico marítimo e hizo del puerto de Puntarenas un punto de más frecuente visita en las rutas de los barcos que navegaban el Pacífico. A partir de 1808, las exportaciones hacia Panamá y mercados del sur –compuestas por víveres y maderas de tinte– crecieron gracias al arribo de barcos procedentes del océano Pacífico americano a Puntarenas. Asimismo, la producción y

¹²⁷ Rico Aldave, *La Renta del tabaco*, Véanse especialmente capítulos I y II.

comercialización de ganado y alimentos –principalmente dulce de caña y sus derivados– hacia el partido de Nicoya, complementaron los periodos frágiles en las exportaciones de tabaco.¹²⁸ En las últimas décadas del dominio español, el arribo de barcos de distinta procedencia abrió nuevos mercados aumentando la exportación de víveres y la importación de bienes.¹²⁹

Para comprender la ubicación de esta importante ruta, el lector puede seguir los pasos del alférez y subteniente de milicias de Portobelo, José de Inzaurrandiaga, quien la atravesó en un viaje por la provincia de Costa Rica en 1779.¹³⁰ Esto permite caracterizar el recorrido del Camino Real, y reconstruir a partir de fuentes diversas los cambios económicos y políticos que experimentaron los núcleos de población que atravesaba durante la segunda mitad del siglo XVIII. La siguiente descripción de la ruta tiene dos propósitos: a) observar la evolución del espacio geográfico del estudio, en particular cómo cambian las funciones de los asentamientos y la importancia de estos en la jerarquía espacial; y b) destacar la importancia del Camino Real en el crecimiento económico que irradió del Valle Central a lo largo del periodo de estudio.

El itinerario de Inzaurrandiaga inició en San Felipe de Portobelo el 8 de marzo de 1779 por mar, y continuó a lo largo del río San Juan hasta alcanzar la ciudad de Granada, en Nicaragua. En este punto, su viaje continuó hacia el sur, atravesando la provincia de Costa Rica por tierra y retornando al punto de partida después de atravesar el Pacífico sur de Costa Rica y el noreste de Panamá. La narración no solo describe los hitos geográficos de su travesía, sino que provee datos sobre el entorno físico (vegetación, fauna) y expone las percepciones del explorador sobre los grupos humanos que conoció a lo largo del periplo. Para efectos de esta investigación, interesa el relato sobre la sección del Camino Real que atravesaba la provincia de Costa Rica y el partido de Nicoya hasta la villa de Nicaragua, hoy día Rivas (véase Mapa 1, pág. 59).

¹²⁸ Fernández, “Los treinta y un meses,” 135-137.

¹²⁹ Fernández Molina, *Pintando el mundo*, capítulo VII;

¹³⁰ Academia de Geografía e Historia de Costa Rica, *Documentos históricos: edición en ocasión del 50 aniversario* (San José: Imprenta Nacional, 1991), 19-34. El autor agradece al M.A. Jorge León por dirigirme a esta colección y por facilitar un resumen del itinerario.

Inzaurrandiaga salió de la villa de Nicaragua el 13 de mayo de 1779 en dirección a Guanacaste, lo que hoy se conoce como el cantón de Liberia. Cabe resaltar que el primer obstáculo descrito por el alférez fue su paso por la “montaña agria de Nicaragua”, posiblemente refiriéndose al volcán Rincón de la Vieja. Esta vereda se utilizaba comúnmente para evitar el paso por el camino de la costa durante la época lluviosa. Al finalizar el siglo XVIII, San José del Guanacaste formaba parte del partido de Nicoya y comprendía un conjunto de haciendas aisladas entre sí. Una ermita fue construida en 1769 con el fin de ofrecer auxilios espirituales a los residentes de dichas haciendas, quienes hasta entonces debían recorrer largas distancias hacia otros centros religiosos en Rivas, Nicoya o Bagaces. La erección de la ayuda de parroquia de San José del Guanacaste, en 1790, sugiere que las autoridades precisaban el registro de una creciente población compuesta por familias provenientes del valle de Bagaces y por dueños de haciendas y sus jornaleros procedentes de Rivas.¹³¹

El trayecto a través de la provincia de Costa Rica inició el 28 de junio de 1779 cuando Inzaurrandiaga atravesó el río Salto para llegar a Bagaces. Este pueblo, junto con el de las Cañas, se encontraban dentro de la jurisdicción de la ciudad de Esparza, fundada en 1571 y caracterizada por su exigua población y su vocación ganadera. El 18 de mayo de 1804, el gobernador Tomás de Acosta advertía al capitán general de la necesidad de “llevar con algún aliciente nuevos pobladores” por motivos económicos y de defensa frente a posibles ataques en tiempos de guerra.¹³² Los habitantes de Esparza eran por lo general hacendados absentistas de Nicaragua, quienes poseían sus hatos en Bagaces y Cañas, y estaban acostumbrados a comercializar su ganado tanto con dicha provincia como con el Valle Central de Costa Rica, por medio del Camino Real. Aun cuando no constituía un asentamiento de importancia a nivel demográfico, Esparza y su jurisdicción se caracterizaron por ser uno de los proveedores para el abasto de ganado a la ciudad de Cartago a finales del siglo XVIII, función de la que los

¹³¹ Meléndez Chaverri, *Costa Rica: tierra y poblamiento*, 144-165.

¹³² León Fernández, *Colección de documentos para la historia de Costa Rica. Asentamientos, hacienda y gobierno* (San José Editorial Costa Rica, vol. 3, 1976), 132

hacendados renegaron más de una vez por la exigua ganancia que percibían en comparación con la comercialización de su ganado en la provincia de Nicaragua.¹³³ Esparza y las poblaciones bajo su jurisdicción también servían como lugares de paso y aprovisionamiento para los viajeros, quienes usualmente eran hospedados en las haciendas de la jurisdicción, como lo atestiguó Inzaurreandiaga.¹³⁴ Además, el poblado de Esparza constituía el acceso a una serie de embarcaderos utilizados para comerciar abastos con Panamá, cuya importancia decreció a lo largo del periodo colonial, tales como los puertos Alvarado, Abangares, Barranca y San Pedro del Palmar.¹³⁵ Durante el siglo XVIII, los marineros y comerciantes privilegiaron cada vez más otros dos sitios costeros – La Caldera y Puntarenas, en el Pacífico central– al punto de convertirse en centro de controversia en torno a la mejor ubicación de la ciudad portuaria a mediados del siglo XIX.

Las crecientes oportunidades de establecer vínculos comerciales a través del Pacífico requirieron del establecimiento de un puerto que facilitara el acceso a otros puntos como El Realejo y Panamá. A principios del siglo XVIII, La Caldera servía como puesto para registro de embarcaciones y cobro de impuestos marítimos, por lo que contaba con una casa de aduanas. Sin embargo, esta desapareció debido al declive de la actividad comercial que tuvo lugar durante la primera mitad del siglo XVIII. Aun así, La Caldera contaba con una posición estratégica, que permitía el arribo de unas pocas embarcaciones, las cuales ocasionalmente visitaban la provincia para aprovisionarse o llevar algún cargamento, principalmente palo de Brasil y pequeñas cargas de tabaco.¹³⁶ Asimismo, el Gobierno colonial mantenía allí un puesto de vigilancia compuesto por un cabo y tres soldados.¹³⁷ La existencia de un comercio restringido hasta el

¹³³ Claudia Quirós Vargas, "Aspectos socioeconómicos de la ciudad del Espíritu Santo de Esparza y su jurisdicción (1574-1848)." Tesis de Licenciatura en Historia, Universidad de Costa Rica, 1976, pp 176-179

¹³⁴ Academia de Geografía e Historia, *Documentos históricos*, 25.

¹³⁵ Véase una descripción de estos puntos en Quirós Vargas, "Aspectos socioeconómicos", 269-300.

¹³⁶ León Sáenz y Arroyo Blanco, "Transportes y desarrollo económico", 34.

¹³⁷ Solórzano Fonseca, "Comercio exterior de la provincia, 1977, 23.

año 1774 significó que el movimiento de barcos fue exiguo durante el siglo XVIII¹³⁸, el cual benefició únicamente a los hacendados del valle de Bagaces, propietarios en Costa Rica y residentes en Nicaragua. A ello se sumaba que el acceso por tierra desde Esparza se dificultaba por lo escarpado del terreno.

En contraste, la importancia de Puntarenas creció durante la segunda mitad del siglo XVIII a pesar de sus adversas condiciones físico-geográficas para establecer un puerto, tales como la poca profundidad de la rada y los bancos de arena característicos de la punta. Las fuentes indican que durante este periodo, las autoridades, al establecer la Factoría de Tabaco, asignaron a Puntarenas un papel crucial en el desarrollo de las primeras exportaciones. Desde 1765 se reportó allí el almacenamiento de un cargamento de tabaco con destino a Panamá.¹³⁹ En el expediente que concedió a Costa Rica el monopolio de las siembras del alcaloide, el capitán general señaló a la Real Junta de Tabacos de Guatemala, en 13 de abril de 1787, las ventajas de utilizar este punto para el embarque, al indicar que “[e]l mar del Sur que baña esta provincia [de Costa Rica] se brinda a conducir el tabaco desde ella por *Punta de Arenas* a los demás puertos del Reino con mucha facilidad y poco costo [...]”.¹⁴⁰ Aunque las autoridades no reconocieron oficialmente a Puntarenas con el rango de puerto sino hasta 1814, posiblemente tomaron en cuenta su relativa cercanía a puntos como Panamá, El Realejo y Acajutla, con la respectiva ventaja de transportar un producto como el tabaco sin los daños y pérdidas que ofrecía el transporte terrestre.

Fuese desde Esparza, La Caldera o Puntarenas, al viajero le aguardaban dos obstáculos en su ruta hacia la capital de la provincia. Siguiendo su trayecto hacia el interior, Inzaurrandiaga dejó Esparza para ascender el monte del Aguacate, “[montaña] bien áspera, de eminencias de subidas y bajadas como de seis leguas

¹³⁸ Jorge León Sáenz, “Patrones generales del comercio marítimo por el Pacífico: mercados y rutas, 1700-1850”, *Revista de Historia* 43 (enero-junio, 2001): 289-346.

¹³⁹ Quirós Vargas, “Aspectos socioeconómicos”, 294.

¹⁴⁰ Ricardo Fernández Guardia, *Colección de documentos para la Historia de Costa Rica recogidos por el Lic. D. León Fernández* (Barcelona: Imprenta Viuda de Luis Tasso, Tomo X, 1907), 195. El destacado se encuentra en el texto original.

de largo con varios ríos y quebradas de aguas muy frías, y de ningún riesgo a sus pasantes en verano [...]”¹⁴¹ El trayecto a través de esta montaña era muy bien conocido por las dificultades que imponía a los viajeros, a sus medios de transporte y cargas, especialmente durante la estación lluviosa. José Antonio Castro, comerciante vecino de Villa Nueva, lo describió en 1790 como “lo más fraguoso y de mayor peligro por experimentarse en él grande mortandad de las bestias mulares y cavallares que por allí transitan cargadas [...]”¹⁴² Al descenso, los traficantes debían atravesar el río Grande, uno de los más caudalosos de la vertiente pacífica, que hasta la segunda mitad del siglo XVIII se cruzaba por medio de una canoa administrada por el cabildo de Cartago, en la cual se cobraba una pequeña cantidad para el mantenimiento de la misma.¹⁴³ El puente sobre el río Grande, que se edificó sobre cimientos de cal y canto, era sin embargo frecuentemente destruido por las fuertes lluvias y debía ser reparado constantemente.¹⁴⁴

Después del descenso de los montes del Aguacate y el paso por el río Grande, Inzaurrandiaga llegó a Villa Vieja (Heredia). Esta población comprendía el principal asentamiento en la sección oriental de lo que se conocía como el valle de Barva, el cual se extendía desde los montes del Aguacate hasta el río Virilla (véase Mapa 1, pág. 59). Al oeste de Villa Vieja, se encontraban los barrios de La Lajuela, Ciruelas, Targuases, Poás y Río Grande, que más tarde serían reubicados en el pueblo de Alajuela. En 8 de setiembre de 1782, el presbítero Juan Manuel López del Corral solicitó el establecimiento de una ayuda de parroquia al obispo Esteban Lorenzo de Tristán en su visita a la provincia de Costa Rica, con el fin de congregar a los habitantes de estos barrios, solicitud aprobada hasta noviembre de 1789. Según testimonios levantados durante la visita del obispo Tristán, la producción de subsistencia incluía la cría de algunas

¹⁴¹ Academia de Geografía e Historia, *Documentos históricos*, 26.

¹⁴² ANCR Colonial Cartago 871 (1790), f 1.

¹⁴³ Fonseca et al, *Costa Rica en el siglo XVIII*, 201.

¹⁴⁴ Inzaurrandiaga registró el paso por este puente en 1779, pero la referencia más temprana a la construcción de un puente corresponde a las gestiones iniciadas por el cabildo de Cartago en el año 1780. Es posible que Inzaurrandiaga haya utilizado un puente provisional. Véase ANCR Complementario Colonial 2930 (1780-1781).

cabezas de ganado y el cultivo de la caña de azúcar, ambas actividades facilitadas por “lo benigno de su temperie (sic: clima)” y la irrigación proporcionada por varios ríos como Ciruelas, Itiquís y Poás. El pueblo de Alajuela se separó del curato de Heredia en 1790, con la construcción de la parroquia.¹⁴⁵

Villa Vieja obtuvo el título de Villa de la Inmaculada Concepción de Cubujuquí en 1763 para segregarse del curato de Barva, pero al no haberse comprado los puestos de cabildo, dicha prerrogativa le fue retirada en 1780. La villa contaba con una ayuda de parroquia desde 1734. Los pobladores de esta, principalmente campesinos con niveles de riqueza medio y alto, se dedicaron al cultivo de la caña de azúcar y a la producción de dulce.¹⁴⁶ La siembra de granos fue característica de este espacio geográfico, especialmente el maíz, el cual era utilizado tanto para la subsistencia de la unidad productiva familiar como para fines comerciales.¹⁴⁷ En 1784 los oficiales de la Renta del Tabaco redujeron las siembras a las tierras del común de Villa Nueva y Villa Vieja, lo cual permitió que muchos de sus pobladores se convirtieran en cosecheros.¹⁴⁸ Hacia 1790, Heredia contaba con cuatro grandes haciendas de ganado con 2100 reses.¹⁴⁹ El asentamiento adquirió mayor importancia como centro con la construcción de su iglesia parroquial en el año 1797 y con la concesión del título oficial de villa por decreto de las Cortes de Cádiz en 1813.¹⁵⁰

Después de su paso por Villa Vieja, Inzaurrandiaga atravesó Villa Nueva (San José). La formación de este poblado correspondió a la insistencia de las autoridades imperiales y eclesiásticas de reunir varios caseríos aparentemente dispersos. El obispo Morel y Santa Cruz, quien describió el asentamiento como la “villita al norte de Aserrí”, señaló en su visita pastoral en el año 1751 que la

¹⁴⁵ Fernández, *Colección de documentos*, 243-274.

¹⁴⁶ Alvarenga Venutolo, “Campesinos y comerciantes.”

¹⁴⁷ Ibid

¹⁴⁸ Rico Aldave, *La Renta del tabaco*, 31.

¹⁴⁹ González, *Origen y desarrollo de las poblaciones*, 44.

¹⁵⁰ Luis Felipe González, *Origen y desarrollo de las poblaciones de Heredia, San José y Alajuela durante el régimen colonial* (San José: Imprenta La Tribuna, 1943), 44 y 49

población se encontraba todavía dispersa¹⁵¹, a pesar de que la erección de la primera ermita ocurrió entre 1738 y 1739. El vecindario finalizó la iglesia parroquial en 1766.¹⁵² Varios procesos socioeconómicos modificaron la fisonomía del asentamiento durante la segunda mitad del siglo XVIII. El presbítero Manuel Antonio Chapuí, quien había acumulado varias propiedades en esta vecindad, a su muerte en 1783 dispuso en su testamento la donación de un conjunto de tierras hoy día ubicadas en el corazón del cantón central de San José, cuyos beneficiarios serían los “hijos” de la villa, con la condición de que se concentrasen en poblado o “bajo la campana.”¹⁵³

Durante la segunda mitad del siglo XVIII, los vecinos de Villa Nueva adquirieron las tierras del común, ubicadas en las vegas de los ríos María Aguilar y Virilla¹⁵⁴, representadas en la Ilustración I-1. Estas fueron transformadas en tabacales, los cuales alcanzaron mucha importancia con la asignación del estanco en 1766. La organización de la Renta del Tabaco en la provincia de Costa Rica provocó un desplazamiento de campesinos cosecheros hacia Villa Nueva. La Factoría – edificio ubicado en Villa Nueva para almacenar las existencias del tabaco– estableció un riguroso control de la producción, señalando las regiones de cultivo e incluso el número de matas, con el fin de evitar el contrabando. Así, la Factoría reunió los tabacales en las tierras del común de dicha población (1784) y forzó la movilización de cientos cosecheros, a quienes se les exigía establecer su residencia en dichas tierras para dar seguimiento al cultivo y cuidar del proceso de manufactura del alcaloide.¹⁵⁵ Pocas horas después de visitar este poblado, y habiendo observado el empeño de sus vecinos en la construcción de una nueva iglesia, Inzaurrandiaga arribó a la capital de la provincia de Costa Rica.

¹⁵¹ Pedro Morel de Santa Cruz, *Costa Rica en 1751. Informe de una visita* (San José: Convento La Dolorosa, editado por Fray Vénor M. Rojas, 1994), 20.

¹⁵² Marta Montero Muñoz y María Virginia Fernández González, “Historia demográfica del curato o parroquia de San José (1780-1849)” (San José, Tesis de Licenciatura en Historia, Universidad de Costa Rica, 1982), 5.

¹⁵³ Montero Muñoz y Fernández González, “Historia demográfica del curato”, 5.

¹⁵⁴ Fonseca et al, *Costa Rica en el siglo XVIII*, 88.

¹⁵⁵ Rico Aldave, *La Renta del tabaco*, 29-30.

servicios domésticos a las familias del centro.¹⁵⁶ Hasta el final del periodo colonial, la ciudad de Cartago constituía el principal mercado de abastos y ganado de la provincia, el cual protegía a los vecinos del aumento en los precios, especialmente de los granos, pero monopolizaba el suministro de carne.¹⁵⁷ El núcleo concentraba a la oficialidad de la corona, cuyos cargos eran acaparados por la elite colonial compuesta por prominentes propietarios de haciendas de cacao en el Caribe.

Una de las grandes funciones de este centro era celebrar las sesiones del Ayuntamiento, el cual fue reinstalado en 1774 en el contexto de los esfuerzos borbónicos por mejorar la administración política y económica en las ciudades. Al respecto, José Antonio Fernández argumenta que el restablecimiento de dicho cuerpo abrió un espacio para el cogobierno entre la elite y las autoridades españolas, con toda la dinámica clientelista que caracterizó dicha relación.¹⁵⁸ El cabildo tenían la función de administrar aspectos tales como la vigilancia del orden, el mantenimiento de la infraestructura, la recolección de impuestos, la protección de la salud de los habitantes, el fomento de la educación, la creación de fondos comunitarios –de propios y arbitrios dependientes del cobro de pequeños gravámenes como los ejidos, esquilmos y terrajes– así como la promoción de la agricultura, industria y comercio de la ciudad.¹⁵⁹ El cabildo se convirtió en el cuerpo en donde convergían tanto los intereses de los miembros de la elite como los del resto de la población.¹⁶⁰ Habiendo permanecido en Cartago por casi seis meses a causa de la dura estación lluviosa, en donde visitó el pueblo de Orosi y el volcán de Cartago –hoy Irazú,– Inzaurrandiaga partió hacia los pueblos de Boruca y Térraba.

¹⁵⁶ Eduardo Madrigal Muñoz, “Cartago República Urbana: Elites y poderes en la Costa Rica colonial, 1564-1718” (Tesis de Doctorado, Université de Toulouse II-Le Mirail, 2006), 11-12.

¹⁵⁷ Patricia Alvarenga, “Crecimiento económico y crisis agrícolas”, 105-138.

¹⁵⁸ José Antonio Fernández, “Cogobierno, clientelismo y percepciones de lealtad. Gobernadores, elites y milicias en Costa Rica, 1764-1785”, en *De las Navas de Tolosa a la Constitución de Cádiz. El ejército y guerra en la construcción del Estado*, coord. Leandro Martínez Peñas y Manuela Fernández Rodríguez (Valladolid: Asociación Veritas para el Estudio de la Historia, el Derecho y las Instituciones, 2012), 313-330.

¹⁵⁹ Véase González Viquez, “Historia del régimen y legislación municipal.”

¹⁶⁰ Dym, *From Sovereign Villages*.

La extensa descripción anterior muestra que el Camino Real enlazaba una serie de asentamientos con muy pocos vínculos al mercado, que señalaban paradas casi obligatorias a cualquier viajero. Sin embargo, el crecimiento de los poblados intermedios que surgieron entre la ciudad de Cartago y la costa del Pacífico – tales como Villa Vieja, Villa Nueva y Villa Hermosa– no solo requerían comunicación con la ciudad de Cartago, sino que su potencial agropecuario pronto los vinculó con el partido de Nicoya y las tercenas nicaragüenses. Conforme crecían estos vecindarios también aumentó la participación de sus habitantes en las tareas de construcción y reparación de esta importante vía. La siguiente sección analiza los procesos de acción colectiva en que participaron distintos actores sociales de estas localidades.

3. *Dinámicas de acción colectiva en la reparación del Camino Real (1760-1811)*

La reconstrucción de la estructura institucional que organizó la construcción y reparación de caminos y puentes en la provincia de Costa Rica durante el periodo 1760-1811 es una tarea difícil. Dos razones que sostienen esta afirmación son la escasez de fuentes documentales y el carácter disperso de la información contenida en estas. El primer paso para abordar esta labor consiste en observar en la evidencia quiénes y cómo organizan un conjunto de recursos –económicos y humanos– para llevar a cabo las obras. La referencia más temprana corresponde a una solicitud del gobernador Juan Fernández de Bobadilla para averiguar “el modo, forma y gobierno” utilizados previamente en la composición del Camino Real. En su respuesta de 8 de diciembre de 1777, el teniente Juan Agustín Porras comunicó que reunió a cinco vecinos de Villa Vieja –que al momento constituía las jurisdicciones de Heredia y parte de lo que hoy es Alajuela– quienes informaron que las reparaciones en la sección de los montes del Aguacate se habían llevado a cabo “por orden de José Rancaño, quien fuera gobernador interino, y que se ejecutó por la compañía de ambos balles [de Barva y Aserrí].”¹⁶¹ El 10 de enero de 1803, el gobernador Tomás de Acosta ordenó que

¹⁶¹ ANCR Cartago 680 (1777), f 1.

para la composición de puentes y caminos en la jurisdicción de la ciudad de Esparza, los mandadores de las haciendas prestarían todos los auxilios que se les solicitase “sin la menor demora, so pena de prisión.” Al mismo tiempo, en 21 de febrero de 1803 Tomás de Acosta informó a su teniente en la ciudad de Esparza que, para la composición del camino a la boca del río Lagarto –hoy ubicado en la provincia de Puntarenas– estaba de acuerdo con que los hacendados de dicha ciudad pagasen dos reses que serían sacrificadas para dichos trabajos, en caso de que no hubiesen prestado su trabajo personal o el de sus peones.¹⁶² Sin embargo, la participación obligatoria, como lo sugieren las órdenes de Rancaño y Acosta, no constituyó el único mecanismo para dar mantenimiento a las vías de comunicación durante el periodo. Contrariamente, los habitantes de la provincia recurrieron a otras formas de acción colectiva para solventar dicho problema.

En un memorial de 18 de enero de 1781, los vecinos de Villa Vieja, respaldados por su cura párroco, solicitaron al gobernador Juan Fernández de Bobadilla interrumpir los trabajos en el paso y puente sobre el río Grande, el cual se encontraba en mal estado a causa de la estación lluviosa anterior. Las reparaciones habían sido acordadas en un cabildo de 24 de diciembre de 1780, y debían sufragarse con “repartimientos” entre los vecinos de la ciudad de Cartago y Villa Vieja “para que según el comercio de cada uno pague lo que se le señale.”¹⁶³ El vecindario argumentaba que las obras les causaban una serie de perjuicios, pues aparte de las contribuciones en dinero “[de] tres y a quatro pesos por la vía ejecutiva... [y otros] con su personal trabajo [...]”, los jornaleros habían sido retirados de la siembra de chagüites y del transporte de sal para trabajar en el camino.¹⁶⁴ Los moradores más bien ofrecían reparar de forma voluntaria una ruta alterna, el camino de Poás, el cual prometían dejar “avuerto, estable y con mui poco costo, pues lo travaxaran todos voluntarios, como que a

¹⁶² ANCR Municipal 442 (1803), ff 21 y 23.

¹⁶³ ANCR Complementario Colonial 2930 (1781), ff. 5-5v. El destacado es propio.

¹⁶⁴ ANCR Complementario Colonial 2930 (1781), f 6v.

vos (sic: voz) en cuello lo decea todo este balle.¹⁶⁵ Sin embargo, tal ruta representaba un riesgo para las autoridades, especialmente para la Factoría de Tabacos, pues sin la vigilancia apropiada, comerciantes y transportistas podían evadir el pago de derechos de entrada y salida de mercaderías y el contrabando del alcaloide. A pesar de los informes favorables y recomendaciones hechas por parte de comisionados enviados a explorar dicho camino, las autoridades continuaron más bien con las reparaciones del paso en el paraje conocido como “Los Negritos” –aun no ubicado–, habilitaron el uso de una canoa en el río Grande, y cerraron el paso por Poás.

Un caso similar ocurrió al cambio del siglo, pero en esta ocasión las autoridades sí autorizaron el uso de otra ruta alterna. Por un oficio de 13 de enero de 1807, el factor de tabacos Mariano Valenzuela solicitó al gobernador Tomás de Acosta el cierre de un camino que permitía el comercio de víveres entre Tres Ríos y otras poblaciones al oeste del Valle Central, tales como Murciélagos (actualmente Tibás) y Heredia. El gobernador se opuso a las pretensiones del factor, argumentando en 17 de enero que su deber de procurar el bien público incluía facilitar el tránsito por “caminos rectos y de mejor piso.”¹⁶⁶ Asimismo, advirtió que el camino era para los vecinos “manifiestamente ventajoso, y *que les ha costado su sudor y su dinero*, y por donde sin novedad han traficado años hace.” Ante consulta del gobernador a la Audiencia, esta respaldó la determinación del gobernador por oficio de 22 de junio de 1807 en que explicaba las razones para mantener el camino abierto.¹⁶⁷ Aunque la evidencia no respalda la hipótesis de que hubiera cooperación voluntaria para reparar el Camino Real, al menos sugiere que a nivel local era más probable este tipo de participación, pues ofrecía ventajas para el intercambio local interior.

Un caso contrastante con los anteriores fue el proyecto del gobernador intendente de Nicaragua Juan de Aysa, quien planeaba la apertura de una vereda

¹⁶⁵ ANCR Complementario Colonial 2930 (1781), f 6. El subrayado es del documento y las itálicas son propias.

¹⁶⁶ ANCR Complementario Colonial 1855 (1807), f 7.

¹⁶⁷ ANCR Complementario Colonial 1855 (1807), ff.31-34.

alterna al denominado “camino de la costa”, sección del Camino Real que unía las provincias de Costa Rica y Nicaragua (véase Mapa 1, pág. 59). En 28 de mayo de 1789, Aysa solicitó al subdelegado del intendente en el Partido de Nicoya, Manuel José Gameros, interrogar a varios individuos que habían explorado tal ruta, la cual atravesaba el paraje que llamaban la “Montaña de Nicaragua”, el cual es posible que atravesara cerca del volcán Rincón de la Vieja, y tomara rumbo hacia Rivas. Adicionalmente, Aysa requirió del subdelegado que averiguase de qué forma podrían contribuir en su jurisdicción a la apertura de dicha vía, y que enviase las diligencias al gobernador de Costa Rica con el fin de promover la cooperación de la provincia “con alguna gratuita contribución”. Aunque no se conoce la respuesta efectiva de los vecinos de Nicoya, Gameros la presagiaba, pues en un oficio de 20 de julio de 1789 escribió a Aysa:

“Por lo que tiene comprehendido el subdelegado del negado modo de pensar de estas gentes, le parece: que voluntariamente ninguno contribuirá con ninguna donación al logro de tan interesante objeto; pero sí concurrirán mui puntuales si vuestra señoría detallase a cada individuo con qué deven hacerlo, según su posibilidad.”¹⁶⁸

Previsiblemente, la propuesta de Aysa tampoco tuvo acogida en la provincia de Costa Rica. En respuesta a un oficio del intendente de 15 de setiembre de 1789, el gobernador Juan Pinillos advirtió que, a pesar de las ventajas que ofrecía el proyecto al tráfico entre ambas provincias, los habitantes del Valle Central no estarían dispuestos a ofrecer contribución alguna “por estar dicha montaña entre las jurisdicciones de Nicoya y Nicaragua, y por consiguiente distante de esta [provincia de Costa Rica].”¹⁶⁹ Adicionalmente, el gobernador señaló que “estas gentes son tan pobrissimas (sic), y están tan tequiadas con las continuas composturas de la puente del río Grande y camino... que llaman del Aguacate; [y] la contribución que hacen todos los años estos vecinos para medio componer el fraguoso camino de Matina [...]”. Hecha la consulta al cabildo de Cartago sobre

¹⁶⁸ ANCR Complementario Colonial 858 (1789), ff. 11v-12.

¹⁶⁹ ANCR Complementario Colonial 858 (1789), f 17v.

el particular, la corporación municipal confirmó las sospechas del gobernador, y en 3 de noviembre de 1789 expresó elocuentemente los motivos de tal negativa:

“[L]o uno por no tener fondos para ello, y estar en suma decadencia de medios; y el otro y más esencial es, que desde el [río] Salto, a donde se divide la jurisdicción del mando de vuestra señoría hasta Matina, que dista de uno a otro paraje como es notorio más de cien leguas de camino intrancitable, tiene esta pobre provincia que costear sin alluda (sic) de aqueyas [de Nicaragua], como lo ha estado y está siempre haciendo, la abertura de caminos, casas, montes y montañas que hay en tan larga distancia, y puente de río Grande, pasos precisos para la carga del tabaco de nuestro Rey [...] sin que para ello hayan concurrido las dichas provincias, ni otra persona con contribución alguna hasta ahora.”¹⁷⁰

En el modelo de acción colectiva de Olson, los individuos cooperan de forma voluntaria solo en organizaciones o grupos pequeños, o en el caso de que existan incentivos para contribuir, esto es, que los beneficios excedan los riesgos. De los casos anteriores, el que más se aproxima al modelo es el de los vecinos de Villa Vieja en 1781, pues el tráfico fluido a nivel local y las posibilidades de burlar los controles aduaneros constituían un importante incentivo para dar mantenimiento de forma voluntaria. Aunque no se ha ubicado evidencia de que los vecinos efectivamente sufragaran de forma voluntaria las obras, el testimonio sugiere cierta predisposición a la participación de forma espontánea.

En contraste, la apertura de un camino en un paraje poco explorado y completamente ajeno a habitantes de la provincia de Costa Rica, como el caso de la Montaña de Nicaragua en 1789, ponía en desventaja a comerciantes y transportistas, quienes ya contaban en el “camino de la costa” con una vía de tránsito muy frecuentada. Además, la construcción de un camino nuevo –que implicaba la contratación de materiales, trabajo y servicios– levantaba la preocupación por las contribuciones entre los habitantes de la provincia de Costa Rica.

Considérese la respuesta que recibió el gobernador Tomás de Acosta en 9 de abril de 1806, cuando preguntó a los representantes –“celadores”– de Cartago

¹⁷⁰ ANCR Complementario Colonial 858 (1789), ff. 20-20v.

sobre la conveniencia para el público de formar un fondo común de ladinos – utilizado para subvencionar la construcción de escuelas, caminos y puentes, y otros aspectos de bienestar colectivo. Los celadores declinaron la propuesta señalando que les era “moralmente imposible”, en virtud de la “notoria pobreza de esta provincia y a su ningún comercio”, y que el vecindario tenía sobre sus hombros “tierra de ejidos, las que annualmente hay que pagar; que también tienen sobre sí las penciones de los puentes y caminos de los varrios [...]”.¹⁷¹ Aunque no se sabe si las “pensiones” eran voluntarias o forzosas, del testimonio resulta evidente el rechazo al recargo en las contribuciones.

Un caso similar se manifestó en la petición hecha por los vecinos de Alajuela en diciembre de 1813 para que no se les obligase a contribuir a sufragar las obras en la cuesta del río Grande, propuestas por Nicolás Castro el 9 de agosto de 1813, dado que no contaban con los recursos. En el memorial, los vecinos expusieron que:

“...siendo esta provincia [de Costa Rica] tan pobre, [¿]de donde hemos de adquirir dineros si vuestras señorías bien les consta que acavamos de medir y confirmar las tierras de este vesindario[?]. Y que en esto se gastaron más de quatro mil pesos, que también concurrimos para la segregación de este curato del de Eredia, y que no dejamos de concurrir quando se nos pide para una necesidad, de manera señores que nos hallamos ya sin arvitrio, por lo que venimos en suplicar a vuestras señorías se sirvan veer (sic) que de ninguna manera se nos estreche a dar dineros [...]”.¹⁷²

La recurrencia a la pobreza de la provincia en los casos anteriores –lo que podría considerarse el mito fundacional de Costa Rica¹⁷³– guarda relación con la renuencia de los vecinos a contribuir, no solo en obras de infraestructura, sino en otros proyectos como el fondo de ladinos. Esta apatía general por las contribuciones pecuniarias no es un comportamiento particular a la provincia,

¹⁷¹ ANCR Complementario Colonial 3499 (1806), f 2v.

¹⁷² ANCR Colonial Cartago 1044 (1813), ff. 15-15v.

¹⁷³ Los trabajos de Gudmundson, Molina, Alvarenga y otros muestran que, si bien la distribución de la riqueza era desigual, las familias en general tenían acceso a la tierra y a los medios para trabajarla, por lo cual la “pobreza” de la provincia debe contrastarse con respecto a otros centros económicamente más dinámicos. Véase entre otros Gudmundson, *Costa Rica antes del café*; Molina, *El legado colonial*; Alvarenga, “Campesinos y comerciantes.”

pues se refleja con mucha frecuencia en las fuentes documentales. Asimismo, la evidencia muestra que la ausencia de incentivos, como señala Olson, fomentó dicho comportamiento entre los vecinos de la provincia, como lo muestra la negativa hacia el gobernador intendente Aysa. Ante este panorama, el modelo de Olson predice que alguna forma de Estado, en nombre del colectivo, recurrirá a mecanismos forzosos, como las contribuciones, para lograr la cooperación.

3.1 La contribución de caminos colonial

Las reparaciones del Camino Real y del puente sobre el río Grande fueron sufragadas a través de lo que las fuentes documentales denominan “repartimiento”. La documentación caracteriza un mecanismo que consistía en el cobro de un monto en moneda, que sería utilizado para sufragar los costos de materiales, servicios y trabajo en las obras. Las principales fuentes de las cuales se dispone para examinarlo –listas de cantidades de dinero solicitado a los habitantes, expedientes de construcción de caminos y puentes, registros diversos provenientes de la Gobernación y del Ayuntamiento de la ciudad de Cartago– no son abundantes, pero permiten la reconstrucción de este mecanismo institucional, que no había sido identificado por la historiografía costarricense hasta este momento. Esta exacción estuvo basada en criterios étnicos y socioeconómicos que se explican más adelante.

Existen diferencias entre esta clase de “repartimiento” y otras dos instituciones coloniales de larga data en la América hispánica, que utilizaban el mismo nombre. Estas comprendían, por una parte, el repartimiento de labores utilizado para proporcionar trabajo estacional en las faenas agropecuarias, artesanales o mineras en las explotaciones españolas, a cambio de un jornal que permitía a los indígenas reproducirse como fuerza de trabajo y, al mismo tiempo, pagar el tributo al Rey y sufragar las obligaciones eclesiásticas.¹⁷⁴ Por otra parte, desde

¹⁷⁴ En la sociedad novohispana de finales del siglo XVI, el repartimiento reemplazó la encomienda de servicios personales con la integración de la población indígena a la economía mercantil. Así, el trabajo indígena sería empleado de una forma más productiva en actividades agrícolas y mineras para el mercado, y evitaría el exterminio de la población provocado por la explotación y el maltrato de los encomenderos. Véase Enrique Florescano et. al., *La clase obrera en la historia de México* (México D. F.: Siglo XXI Editores, 1980), 34-51.

principios de la colonización el repartimiento de mercancías consistió en la venta forzosa de bienes encarecidos a la población indígena por parte de los funcionarios reales, cuyos exiguos salarios eran insuficientes para sostener el estilo de vida que demandaba servir como una autoridad según las normas de la época.¹⁷⁵

En la provincia de Costa Rica, en particular, el término “repartimiento” denotó diversos fenómenos y su utilización fue ambigua.¹⁷⁶ En distintas fuentes puede observarse que la acepción de repartimiento, refería no solo a un sistema de trabajo coercitivo (aunque remunerado), sino también a la asignación de cuotas de dinero o bienes que distintas personas debían entregar a las autoridades para llenar un fin específico. La ambigüedad en el uso de este término hace preferible la utilización del concepto “contribución de caminos colonial” –también utilizada en la construcción de puentes– para referirse a un tipo específico de “repartimiento” que consistía en una contribución no periódica solicitada a los habitantes, y que se ajustaba a un conjunto de criterios socioeconómicos. En adelante, se utilizará exclusivamente esta expresión.

La contribución de caminos colonial constituía una respuesta a las reparaciones que demandaban los caminos y puentes durante el periodo colonial. La evidencia más temprana encontrada hasta este momento es una lista que creó el Ayuntamiento de Cartago en 20 de octubre de 1775, un “repartimiento” hecho entre los hacendados de cacao residentes en dicha ciudad sobre la cantidad de árboles del fruto.¹⁷⁷ Los escasos registros en torno a este mecanismo sugieren que su exacción no era periódica, como sí fue el caso de la contribución itineraria a partir de la independencia, dedicada a la reparación anual de los caminos

¹⁷⁵ José Antonio Fernández, “La dinámica de las sociedades coloniales centroamericanas (1524-1792)”, en *Encuentros con la historia*, ed. Margarita Vanini (Managua: Instituto de Historia de Nicaragua, 1995), 105.

¹⁷⁶ El término es utilizado para referirse a la distribución de cuotas de trabajo, la compra colectiva de edificios para albergar los cuarteles y el pago colectivo de los gastos de cabildo. Véanse respectivamente Claudia Quirós, *La era de la encomienda* (San José: Editorial de la Universidad de Costa Rica, 5ª reimpresión, 2003), 195-196; ANCR Municipal 336 (1802), ff 53-53v; ANCR Municipal 336 (1803), f 100; ANCR Municipal 452 (1813), f 2v.

¹⁷⁷ ANCR Cartago 633 (1775), ff 3v-9.

locales. La contribución de caminos colonial constituía una forma de sufragar las obras *ex post*, pues el dinero percibido era reintegrado a distintas fuentes de recursos, tales como el fondo de propios de la ciudad de Cartago o el pago a un contratista privado.¹⁷⁸

Para recurrir a la contribución de caminos colonial, el Ayuntamiento debía evaluar la información proporcionada por las justicias, regidores, tenientes de gobernador y particulares. La corporación y el gobernador comúnmente solicitaban la organización de “juntas de vecinos” –analizadas más adelante–, en ocasiones presididas por los tenientes de gobernador, en los pueblos, villas y ciudades de la provincia con el fin de que expusieran sus puntos de vista respecto a problemas relacionados con las condiciones de las veredas. Comúnmente, los trastornos causados por las fuertes lluvias que ocurrían entre mayo y octubre de cada año, y las pérdidas que sufrían los transeúntes en sus cargamentos o bestias, constituían el principal motivo para apelar a la contribución de caminos. Este fue el caso del procurador síndico Antonio Elías de Arlegui, quien en un oficio de 23 de octubre de 1775 expuso al gobernador Juan Fernández de Bobadilla que la intransitabilidad del camino a Matina había provocado pérdidas entre los comerciantes –las cuales ascendían a 1750 pesos, costo de 70 bestias mulares –lo cual motivó la creación de la lista anteriormente mencionada.¹⁷⁹ En otra ocasión, el gobernador intendente de Nicaragua, Juan de Aysa, ordenó al comandante de Nicoya reunir los testimonios de varios exploradores sobre el descubrimiento de un camino para evitar la “Montaña de Nicaragua”, a fin de “facilitar al comercio los auxilios posibles para su mejor tráfico y adelantamiento y evitar las demás pérdidas [de vidas y ganados...].”¹⁸⁰ Aunque no existe evidencia de que la contribución fuese recolectada para atender dichas súplicas, los informes servían para obtener el permiso de las autoridades para el cobro.

¹⁷⁸ Para el primer caso véase ANCR Cartago 862 (1785); el segundo puede verse en ANCR Cartago 871 (1798), ff. 38-39v.

¹⁷⁹ ANCR Cartago 633 (1775), f 2.

¹⁸⁰ ANCR Complementario Colonial 858 (1789), f 1.

En el contexto de un creciente tráfico entre el Valle Central y la vertiente del Pacífico, distintos actores –baquianos, arrieros, comerciantes, viajeros, correos– demandaban constantemente la reparación de los caminos y puentes, basando sus peticiones en el beneficio o utilidad de las obras. Así, una comisión nombrada para reconocer el mejor lugar para la colocación de un puente sobre el río Grande, informó en 22 de diciembre de 1780 las ventajas de utilizar el paraje de Poás para poner un puente “que tendrá poco costo, y con facilidad se puede habrir el camino para poder trancitar con cargas [...]”.¹⁸¹ Otro ejemplo proviene del gobernador intendente Aysa, quien solicitó al subdelegado Manuel José Gameros en 7 de octubre de 1789 que comunicase al gobernador de Costa Rica el resultado de la investigación hecha entre varios exploradores del partido de Nicoya sobre una posible ruta alterna al camino de la “Montaña de Nicaragua” con el fin de que “informen a los vecinos [de Costa Rica] sobre las ventajas del proyecto y para que contribuyan en proporción a su haber [...]”.¹⁸² Casi una década más tarde, el cabildo de Cartago determinó en 20 de febrero de 1798 el cobro de la contribución de caminos respecto a la “general utilidad que resulta a toda la provincia del fácil y seguro trancito desde Matina a Bagaces para la salida y entrada de frutos y mercancías, siendo como es (sic: son) incontestable[s] las ventajas que de ello recibe todo el vecindario [...]”.¹⁸³ Estos tres casos muestran que había un proceso de negociación entre la autoridad y los vecindarios en torno al problema de las vías de comunicación, y que este influía en el diseño institucional.

Falta todavía documentación con decretos o reales cédulas que proporcionen detalles sobre el funcionamiento de esta contribución. Además, debido a que posiblemente no constituía un gravamen recaudado de forma periódica, la documentación producida por las autoridades locales es escasa. Por el momento, esta investigación examina las planillas o padrones construidas por los tenientes de gobernador y alcaldes del Ayuntamiento de Cartago, aunque solamente existe

¹⁸¹ ANCR Complementario Colonial 2930 (1780), ff. 4-4v.

¹⁸² ANCR Complementario Colonial 858 (1789), ff. 13-13v.

¹⁸³ ANCR Cartago 871 (1798), f 38v.

evidencia de una sola ocasión en que este fue recolectado. Las listas constituyen la única evidencia que permite comprender la lógica de esta contribución. Estas identifican tanto los sectores sociales sujetos al cobro como quiénes serían excluidos del mismo. En lo que puede considerarse el proceso de diseño, el señalamiento de estos grupos respondió a un conjunto de instituciones características del Antiguo Régimen según las cuales los pudientes cooperaban en metas colectivas de acuerdo con el tamaño de su fortuna, mientras que a los sectores económicamente débiles, se les aseguraba un nivel o “piso de subsistencia” ante periodos críticos –v.g., guerras, pestes, malas cosechas.¹⁸⁴

Aunque las fuentes mencionan algunos intentos de recaudación, la que ofrece mayor detalle del proceso fue la contribución recolectada en el año 1798. En 20 de febrero, el ayuntamiento de Cartago dispuso el cobro de una contribución de caminos colonial para pagar la reparación anual del camino a Matina, así como la compostura de una sección del Camino Real practicada por el comerciante José Antonio Castro. La orden señalaba el recaudo de “un real de plata por cada casa en esta ciudad, villas y lugares de esta gobernación y sus respectivos distritos [...]”¹⁸⁵ Ante la consulta del teniente de Villa Nueva de 1° de junio de 1798 sobre la participación de los milicianos, el gobernador respondió de forma enfática que “[f]odos han de contribuir con el real señalado y estipulado en junta de vecinos para la composición de caminos.”¹⁸⁶ Sin embargo, no todos pagaron la contribución en la misma proporción, pues la distribución ocurrió de acuerdo con las posibilidades económicas de cada vecindario, según puede inferirse de las planillas.

¹⁸⁴ Exponentes de la economía moral como Eric Wolf, James Scott, Joel Migdal y Eric Hobsbawm proponen que estas instituciones servían para restringir el comportamiento económico egoísta y así favorecer el bienestar campesino de la comunidad en las sociedades precapitalistas. Posteriormente, el estudio de Popkin en torno al campesinado vietnamita sugirió que algunas veces, estas instituciones están basadas más en un cálculo racional sobre las potenciales utilidades de estas instituciones para el individuo, que respecto al bien colectivo. Véase Samuel Popkin, *The Rational Peasant: The Political Economy of Rural Society in Vietnam* (California: University of California Press, 1979).

¹⁸⁵ ANCR Cartago 871 (1798), f 38v.

¹⁸⁶ ANCR Colonial Cartago 1095 (1798), f 1. El destacado es propio.

Para comprender esta institución, tómese en cuenta la información de los padrones hallados para la ciudad de Cartago y los pueblos de Villa Nueva y Esparza. La composición de estas listas es desigual en términos de población contribuyente: ciento cincuenta y un habitantes en Cartago, mil cuatrocientos cuarenta y nueve en Villa Nueva, y cincuenta y cinco en Esparza. No obstante esto, Cartago y Villa Nueva aportaron aproximadamente en la misma proporción. El Gráfico I-1 compara la distribución de lo ingresado entre estas dos poblaciones. Esparza queda excluido de esta comparación, pues la proporción de contribuyentes y monto recolectado es sumamente baja respecto a las otras dos poblaciones. Las contribuciones fueron divididas en deciles con el fin de agruparlas por niveles de riqueza, siendo el primer decil el más pobre, y el décimo el más rico. En el decil más pobre fueron incluidos los habitantes en condición de “miserables”, o aquellos que no podían contribuir por falta de recursos. Estos fueron indicados únicamente en el padrón de Villa Nueva.

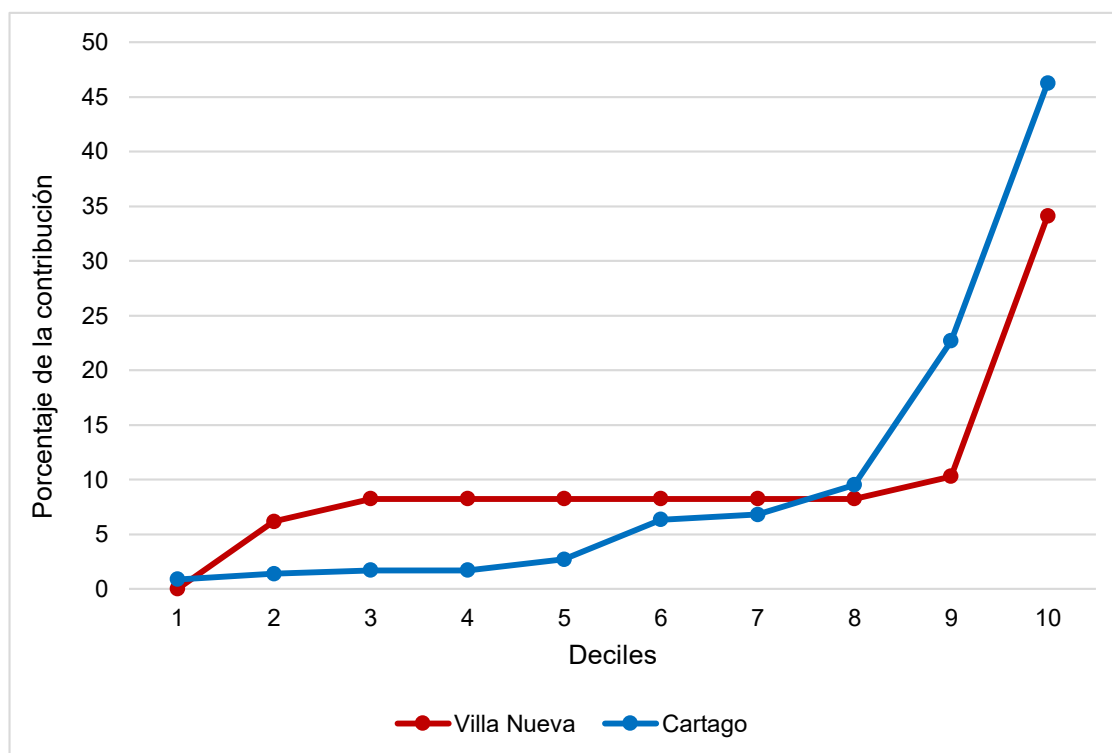
En el caso de Villa Nueva, los habitantes clasificados en los dos deciles más ricos (9 y 10) contribuyeron con casi la mitad del monto. Entre estos pobladores destacaron cosecheros de tabaco, con fortunas que sobrepasan los 500 pesos en el caso de Villa Nueva, tales como Dámaso Alpízar, Santiago Bermúdez, Francisco Castro, Juan José Herrera, Bernabé Mora, Juan Manuel Quesada, Francisco Ramírez, Juan Sáenz, Lorenzo Sequeira, Joaquín Soto, Pío Valverde, Manuel Vargas, Justo y Miguel Zamora.¹⁸⁷

Los habitantes más acaudalados de la ciudad de Cartago contribuyeron con poco más de dos terceras partes. En este padrón, pueden identificarse algunos de los prominentes miembros del cabildo de Cartago encabezándolo: los alcaldes ordinarios de primer y segundo voto Tomás Hidalgo y Onofre García, el alférez real Antonio de la Fuente, el alguacil mayor José Antonio Oreamuno, el teniente coronel Juan Francisco Bonilla, el procurador síndico Ignacio Llorente y el mayordomo de propios Manuel Guzmán.¹⁸⁸

¹⁸⁷ Rico, *La Renta*, 450-454.

¹⁸⁸ ANCR, Complementario Colonial 1326 (1798).

Gráfico I-1. Distribución porcentual de la contribución de caminos colonial por niveles de riqueza en Cartago y Villa Nueva, 1798



Fuente: Archivo Nacional de Costa Rica, Complementario Colonial, signaturas 1326 y 4179 (1798)

La Tabla I-1 identifica entre los mayores contribuyentes en la ciudad de Cartago a individuos vinculados con el comercio, la producción de cacao y la posesión de personas esclavizadas. Algunos miembros de la elite capitalina, como Manuela Baeza, Juan Francisco Bonilla y Antonio de la Fuente, participaban en distintas actividades económicas y ocupaban también cargos en el gobierno colonial.

Tabla I-1. Caracterización socioeconómica de algunos individuos pertenecientes a los dos deciles superiores de riqueza de la ciudad de Cartago, listados en el padrón de contribución de caminos colonial de 1798

Nombre	AC	PE	HC	CM	POP	MCC	FP
Alvarado, Lucía			x				
Arburola, Tomás			x				
Baeza, Manuela	x	x	x				
Bonilla, Juan Francisco	x	x			x	x	
Corrales, María Francisca		x	x				
Fuente de la, Antonio			x	x	x	x	x
Guzmán, Manuel	x					x	
Ocaña, Joaquina			x				
Oreamuno, Joaquín	x					x	x
Pastora, Manuela			x				
Quesada, Manuel (viuda de)			x				
Sáenz, Ignacio (viuda de)			x				
Sáenz, Manuel	x						
Salguero, Pedro			x				

Notas

1. Las viudas posiblemente recibieron por herencia las haciendas de cacao que aparecen como parte de un plan de contribución para la reparación del camino de Matina el 23 de octubre de 1775. Véase Archivo Nacional de Costa Rica, Fondo Colonial Cartago 633 (1775), ff. 3v-9.
2. Nomenclatura: AC (Acreedor, ca. 1800-1824), PE (Propietario de esclavos), HC (Hacienda de cacao, 1775), CM (Comerciante), POP (Propietario de Obras Pías), MCC (Miembro del cabildo de Cartago), FP (Funcionario Público).

Fuente:

Archivo Nacional de Costa Rica, Complementario Colonial 1326 (1798).

Óscar Aguilar Bulgarelli et al., *La esclavitud negra en Costa Rica. Origen de la oligarquía económica y política nacional* (San José: Progreso, 1997), 303-320.

Iván Molina Jiménez, “El capital comercial en un valle de labriegos sencillos, 1800-1824. Análisis del legado colonial de Costa Rica.” San José, Tesis de maestría en Historia, 1984, 421-425.

Lowell Gudmundson, “La expropiación de los bienes de obras pías en Costa Rica, 1805-1860: un capítulo en la consolidación de una elite nacional,” *Revista de Historia*, no. 7 (1978): 37-92.

Verónica Jerez Brenes, “La venta de bienes de la cofradía de Nuestra Señora de Ujarrás en Costa Rica (1805-1840)”, Alejandra Boza Villarreal et al, *De colonia a república: economía, política e Iglesia en Costa Rica (siglos XVIII-XIX)* (San José: Fundación Museos del Banco Central de Costa Rica, 2017), 103-136.

En Villa Nueva, los deciles intermedios (entre 3 y 8) contribuyeron en la misma proporción, y aparecen identificados en los padrones como los que pagaron efectivamente el real señalado por el Ayuntamiento. En contraste, en la ciudad de Cartago se advierte una desigualdad en los mismo deciles, con diferencias que van entre quienes ingresaron dos reales y quienes aportaron un peso de plata.

La desproporción entre lo que contribuyeron los deciles pobres e intermedios por un lado, y los dos más ricos por el otro se debe a que, como explica el historiador Eduardo Madrigal, la desigualdad social y económica era percibida como algo normal e incluso deseable, de tal modo que los económicamente poderosos eran vistos como los más capaces de mantener el buen gobierno y como los responsables del bien común.¹⁸⁹ De esta manera, se esperaba que los más pudientes contribuyesen en proporción a su riqueza.

¹⁸⁹ Madrigal Muñoz, “Cartago República Urbana”, 120-138.

Estos dos últimos padrones también señalan la participación de algunos oficiales de alto rango en las milicias; asimismo, Manuel José García, nombrado recaudador de la contribución para la ciudad de Cartago en 31 de octubre de 1798, reportó que los militares adeudaban la suma de 73,5 pesos, lo cual sugiere que, como había expresado el gobernador, no existían privilegios otorgados por el fuero militar.¹⁹⁰

En concordancia con las normas de distribución en proporción a la riqueza, el ayuntamiento excluyó de la contribución a los grupos que gozaban de protección dentro de las comunidades (el decil 1). El acta de 20 de febrero de 1798 señaló como exentas de la contribución a las familias que “fuesen tan miserables que conosca el juez del distrito no poder absolutamente contribuir con la cortedad de un real [...]”.¹⁹¹ En el caso particular de las comunidades campesinas, la condición de “miserable” generalmente se atribuía a quienes carecían de propiedad, protección familiar o de alguna forma de sustento –v.g. enfermos, viudas, huérfanos. En 30 de marzo de 1798, el teniente de gobernador Carlos Pérez registró en la planilla de la ciudad de Esparza entre los pobres a tres viudas, tres enfermos y a dos mujeres “solas” –posiblemente, refiriendo a mujeres sin protección legal de un varón.¹⁹² El teniente de gobernador Tomás de Alvarado, sin el mismo nivel de detalle de Pérez, consignó en el padrón de Villa Nueva a ciento ochenta y tres individuos, quienes no pagaron la contribución, lo que sugiere que pertenecían a la categoría de “miserables”.¹⁹³ En contraste con los otros dos padrones, el de la ciudad de Cartago no identificó vecinos dentro de esta última categoría, mientras que las viudas anotadas fueron incluidas dentro de la contribución, dos de las cuales estuvieron casadas con dueños de haciendas de cacao empadronados en la contribución requerida en 1775 para la reparación del camino de Matina, lo cual sugiere un importante peso de

¹⁹⁰ ANCR Complementario Colonial 1328 (1798), ff 2-2v.

¹⁹¹ ANCR Cartago 871 (1798), f 38v

¹⁹² ANCR Complementario Colonial 1295 (1798).

¹⁹³ ANCR Complementario colonial 4179 (1798).

instituciones que aseguraban un “piso de subsistencia” a partir de una distribución más equitativa en las cargas comunitarias.¹⁹⁴

También, las comunidades indígenas gozaban de protección frente a instituciones tales como la contribución de caminos colonial. La real cédula de 19 de julio de 1614 estableció que, en términos de contribuciones para caminos y puentes, las poblaciones indígenas debían recibir un trato moderado en “atención a su necesidad y pobreza”. Esto no significaba completa exención de las cargas, pues leyes anteriores establecían participación en la construcción de obras como puentes y caminos “siendo necesarias e inexcusables” para su tránsito y comercio, sin exceder la sexta parte del costo de la obra y a cubrir con la producción de sus comunidades.¹⁹⁵ Para el caso de esta contribución, el acta de 20 de febrero de 1798 eximió a los pueblos de indios de pagar esta “respecto a sus privilegios”.¹⁹⁶

Aunque las reparaciones al camino y puente sobre el río Grande se practicaban de forma frecuente, la contribución podía ser considerada como una medida impopular cuando había circunstancias agravantes. En una ocasión, ante la necesidad de reparar el puente sobre el río Grande o de construir uno nuevo en otro sitio, algunos vecinos de Villa Vieja “atendiendo a las muchas ostilidades que las presentes guerras, peste y demás calamidades que [los] acongojan y molestan”¹⁹⁷, recurrieron al gobernador Juan Fernández de Bobadilla en memorial de 18 de enero de 1781 para que se les eximiese de tal carga. El ayuntamiento determinó en 7 de octubre de ese año tomar 300 pesos de la Real Caja para la construcción de un puente de madera mientras se construía uno de cal y canto “respeto [que] en el día no se puede hechar (sic: echar) el repartimiento entre el vecindario por las enfermedades y atrasos que en él hay

¹⁹⁴ ANCR Cartago 633 (1775), ff 3v-9; ANCR Complementario colonial 1326.

¹⁹⁵ Véanse las normas contenidas en Libro III, Título III, Ley LIII; Libro IV, Título XV, Ley VII; Libro IV, Título XVI, Ley I. Antonio Pérez de Soto (compilador), *Recopilacion de Leyes de los Reynos de las Indias* (Madrid: SPI, tomo segundo, tercera edición, 1774), 20-110v-111v, respectivamente.

¹⁹⁶ ANCR Cartago 871 (1790-1798), f 38v.

¹⁹⁷ ANCR Complementario Colonial 2930 (1781), f 6v.

[...]”¹⁹⁸ Dos décadas más tarde, el Ayuntamiento elevó memorial al gobernador en 26 de marzo de 1810 con el fin de solicitar autorización a la Real Junta de Hacienda para emplear 200 pesos del fondo de propios de la ciudad de Cartago para reparar el camino de Matina, inutilizado por un temporal en diciembre de 1809. La petición ponía de relieve las limitaciones para requerir una contribución de caminos colonial, al manifestar que:

“no siendo posible ha (sic: a) este vecindario sufrir este desembolso sobre los que ha tenido y tiene, pues actualmente están cobrandoce tres mil seiscientos pesos importe del puente [del río Grande], que se ha construido nuevamente, en el que nadie es más interezado que la Real Hazienda, por pasar por él los tabacos que se extraen de esta provincia y no todos los vecinos de ella, sino un corto número que tienen mulas, pero no obstante y de su pobreza notoria todos han contribuido proporcionalmente.” ¹⁹⁹

La falta de evidencia documental dificulta la profundización en torno a la organización material y del trabajo para el mejoramiento de las vías empleado con las comunidades indígenas. No obstante, en un oficio de 20 de noviembre de 1802 dirigido al capitán general Antonio González Saravia, el gobernador Tomás de Acosta comunicó la orden que dio a los habitantes de los pueblos de Orosi, Tobosi y Aserri de reparar el camino desde Cartago hasta “los contornos del Savegre”, destruido por un temporal al finalizar octubre de ese año, mientras los de Térraba, Boruca y Guadalupe lo harían desde sus pueblos hasta el mismo punto. Acosta indicó que estos no pudieron completar la tarea por las pésimas condiciones del terreno y por la falta de recursos para pagar el jornal de los indios, por lo que suspendió los trabajos “por no parecerme justo que estos infelizes, ni otros, se empleen tanto tiempo en un exercicio tan recio sin que se les pague [...]”²⁰⁰ Su propuesta al capitán general consistía en abrir un nuevo camino más corto con ayuda de los indios, quienes conocían mejor el terreno, a sabiendas de que las leyes indianas limitaban la participación de estos en obras que no fueran

¹⁹⁸ ANCR Complementario Colonial 2930 (1781), f 29. Héctor Pérez Brignoli reporta una peste de viruela para el año 1781, una de las crisis de mortalidad más importantes del periodo colonial tardío; véase, *La población de Costa Rica*, p 220.

¹⁹⁹ ANCR Guatemala 929 (1810), f 3

²⁰⁰ ANCR Guatemala 808 (1802), f 1v.

“necesarias e inexcusables” y de que el gobernador preveía “alguna repugnancia de parte de los reverendos padres”.²⁰¹ La escasez de información que existe sobre proyectos para reparar o construir los caminos y puentes empleados por los pueblos indígenas, dificulta la comprensión de las formas de acción colectiva practicadas por estos en la construcción de vías.

En suma, el modo de asegurar la participación de las diferentes poblaciones en la construcción y reparación de los caminos y puentes más importantes para toda la provincia, especialmente el Camino Real, fue el establecimiento de una contribución, cuya distribución entre los habitantes correspondió con criterios basados en la riqueza característicos de sociedades de Antiguo Régimen. Los grupos más acaudalados –funcionarios reales, comerciantes, propietarios de haciendas cacaoteras, agricultores acomodados– aportaron una buena parte de la contribución tanto por su ventaja económica como por la utilidad de las vías para el aumento de sus fortunas. El producto de dicha contribución era utilizado para pagar la inversión hecha por el Ayuntamiento o por el trabajo de un particular. La siguiente sección analiza las etapas posteriores a la obtención de los recursos para la ejecución de las obras.

4. El proceso de construcción y reparación de caminos y puentes. Un enfoque de costos de transacción

En diciembre de 1775, el arriero Miguel Martínez acudió al gobernador de la provincia de Costa Rica, Juan Fernández de Bobadilla, a solicitar le reconociese sesenta y dos pesos de cacao adeudados por el cabildo de Cartago por la apertura de un camino que evitaba el paso por los montes del Aguacate, a fin de reducir “las innumerables pérdidas que a todos los caminantes se les ocasionaba en tiempo del invierno [...]”.²⁰² Las dificultades que imponían la orografía y las condiciones atmosféricas a los viajeros, comerciantes, arrieros y funcionarios reales constituyeron una poderosa razón por la cual los habitantes de la provincia

²⁰¹ ANCR Colonial Guatemala 808 (1802), f 2v.

²⁰² Fernández Guardia, *Colección de documentos*, 26.

de Costa Rica demandaban un constante mantenimiento de las vías de comunicación.

Los caminos y puentes, como hoy día, constituían un bien de interés público, de gran importancia para el desarrollo del comercio a larga distancia, y de actividades cotidianas tales como el traslado de la correspondencia, la compra de abastos, o la recolección de leña –esta última, la principal fuente de energía de la unidad económica familiar. Los vecinos de pueblos o comunidades de nueva formación posiblemente tuvieron pocas dificultades para obtener la cooperación de sus pares, o en la organización de los mismos para la construcción de las vías a nivel local –como es analizado más adelante– dada la utilidad que representaba para el tránsito local. En contraste, la reparación de caminos y puentes relevantes para el comercio regional debía sufragarse a través de una contribución obligatoria, pues no era de esperarse que todos los habitantes concurrieran voluntariamente a entregar su trabajo o su dinero para la reparación de un puente o camino que tal vez no le era útil.

Con la disponibilidad de alguna fuente de financiamiento, todavía era necesario un sistema de reglas y controles que permitiese organizar el proceso de construcción y reparación de vías. Tómese en consideración la solicitud hecha por el gobernador Juan Fernández de Bobadilla en 6 de diciembre de 1777 a su teniente de que le informase sobre “el modo, forma y gobierno que se observó en la composición del Monte del Aguacate cuando se ha ejecutado [...]”.²⁰³ La Real Ordenanza e Instrucción de Intendencias de Nueva España –la cual entró en vigor en Nicaragua y Costa Rica a partir de 14 de agosto de 1787²⁰⁴– estableció la obligación de mantener los caminos y otras obras públicas. Sin embargo, dicha ordenanza no señalaba por medio de cuáles recursos, quienes

²⁰³ ANCR Cartago 680 (1777), f 1.

²⁰⁴ Fernández Guardia, *Colección de documentos*, 212-213.

debían dirigir el proceso, ni la logística general a seguir para obtener materiales y trabajo.²⁰⁵

En el caso de las reparaciones a las vías de importancia para el comercio de la provincia, como el Camino Real o el camino de Matina, la evidencia documental sugiere que el proceso estuvo organizado en cuatro etapas. La primera consistía en explorar el espacio con el fin de evaluar daños al camino que requiriese reparaciones o ubicar nuevos pasos. La siguiente era la obtención de los recursos pecuniarios precisos para la ejecución de las obras. Luego, se encontraba la organización para el suministro de materiales, servicios y mano de obra a través de distintos actores –transportistas, cocineros, operarios, artesanos y otros. Finalmente, las autoridades ejecutaban el proceso de construcción: exploración de rutas y medición de distancias, así como la contratación y dirección de los operarios.

La Tabla I-2 muestra las fases del proceso de construcción de caminos y puentes para el periodo 1760-1811. Este conjunto de etapas fueron ejecutadas a través de un diseño institucional, cuyo funcionamiento dependió de una serie de costos de transacción. El lector debe tomar en consideración que estos costos son de difícil cuantificación, pues representan todos aquellos recursos –económicos y humanos– empleados para la marcha de dicho diseño. Considérese el proceso de organización y ejecución de las obras de los caminos, durante el cual los encargados –maestros de obras, capataces– deben obtener materiales y servicios varios. Estos invertirán recursos en la obtención de información sobre proveedores con el fin de asegurar el suministro de acuerdo a los criterios que se exigen (precio, cantidad, calidad, puntualidad o confiabilidad del proveedor). Asimismo, utilizará tiempo y recursos en asegurar la contratación de operarios y trabajadores especializados, tales como carpinteros y albañiles. Aunque las fuentes no permiten medir la magnitud de dichos recursos, sí es posible identificarlos, así como evaluar su importancia para el funcionamiento

²⁰⁵ Fernando VII (Rey de España), *Real ordenanza para el establecimiento e instrucción de intendentes de Ejército y Provincia en el Reino de la Nueva España* (Madrid: Sin pie de imprenta, 1786), 74-75.

institucional. Además, quienes dirigen el trabajo de los operarios deben vigilar la ejecución de las obras a través del establecimiento de acuerdos con los mismos sobre la disciplina de trabajo, y en última instancia utilizar la coerción.

Comúnmente, las fuentes apuntan a la urgencia de reparar rutas ya existentes, que mantenían cierta importancia para los vecinos que se dedicaban tanto al comercio a larga distancia como al transporte en el nivel local. Los traficantes con mucha frecuencia dejaban constancia ante la autoridad del mal estado de las vías de comunicación, en particular las secciones del Camino Real, a causa de las fuertes lluvias y las dificultades del terreno. En 20 de junio de 1781 Antonio de la Fuente y otros acusaron recibo de una nota del gobernador sobre los daños causados por las fuertes lluvias al camino de Poás. En ella describían “los lamentos y desgracias que han llegado a su noticia se experimentan cada día en el camino de Poás por haverse llebado el año pasado el riguroso ymbierno la puente del río Grande [...]”²⁰⁶ José Antonio Castro reportó en 1790 que cerca del Monte del Aguacate, el camino “es lo mas fraguoso y de mayor peligro por experimentarse en él grande mortandad de las bestias mulares y cavallares que por allí transitan cargadas [...]”²⁰⁷ En 29 de noviembre de 1791, Antonio Carrillo reportó al cabildo de la ciudad de Cartago sobre el mismo camino, que conocía de primera mano “de las muchas pérdidas que en él ha experimentado y todos los caminantes que por allí han traficado [...]”²⁰⁸ Con el fin de evaluar el estado o los daños de la vía y determinar la urgencia de la reparación o construcción, las autoridades precisaban de esta importante información.

Durante esta etapa del periodo colonial, la documentación sugiere que las autoridades recurrieron al *expertise* de “peritos” o “prácticos”, individuos con habilidades para evaluar los daños y calcular los costos materiales de las obras. En 14 de mayo de 1790 Juan Agustín Porras, quien fungía como alcalde ordinario de Villa Vieja, ordenó que se presentasen Tomás Víquez y Juan Ramos “sujetos inteligentes y prácticos de confianza” para que acompañasen a Juan Antonio

²⁰⁶ ANCR Complementario Colonial 2930 (1781), f 15

²⁰⁷ ANCR Colonial Cartago 871 (1790), f 1.

²⁰⁸ ANCR Colonial Cartago 871 (1791), ff. 17-17v.

Castro, quien propuso construir un camino en el paso de Quebrada Honda y monte del Aguacate, para reconocer el espacio y determinar la utilidad de la obra.²⁰⁹ En 26 de junio de 1781, el gobernador Juan Flores ordenó a uno de sus tenientes de gobernador convocar al correo real Antonio Rojas a que informase del estado del camino de Poás, para que refiriese sobre “qué parages halló yntrancitables, [y] en qué estado halló los ríos [...]”.²¹⁰ El 22 de febrero de 1808 fray Félix Castro, religioso de Térraba, contestó un oficio del gobernador –quien solicitó “el conocimiento de los señores prácticos de este Colegio, y los que subministre el Archivo del mismo” con el fin de establecer un correo mensual entre la provincia de Costa Rica y el Reino de Perú– para lo cual este proveyó “todas las noticias que pudiere de la distancia y fragosidad de los caminos, trámites más proporcionados, y ríos que median desde la ciudad de Cartago hasta la de Panamá [...]”.²¹¹ Los costos están representados por los recursos utilizados por las autoridades para obtener dicha información por medio de la asignación de recursos y funcionarios a exploraciones, y la convocatoria de viajeros, funcionarios y otros traficantes a expresar los resultados de sus observaciones ante el Ayuntamiento de Cartago o el gobierno militar.

²⁰⁹ ANCR Colonial Cartago 871 (1790), ff. 3-3v

²¹⁰ ANCR Complementario Colonial 2930 (1781), f 22.

²¹¹ ANCR Complementario Colonial 3403 (1808), f 1.

Tabla I-2. Costos de transacción en la construcción de caminos, 1760-1811

Instituciones por etapa	Actores participantes en la transacción	Costos de transacción		
		Información	Negociación	Vigilancia
Evaluar ubicación y distancia de rutas	<ul style="list-style-type: none"> – “Prácticos” (arrieros, exploradores, baquianos) – Correos – Funcionarios militares 	Recuperación de informes de funcionarios (militares, correos, miembros de cabildo) y de “prácticos” sobre obstáculos, hitos, distancias de rutas.		Asignación de funcionarios (miembros de cabildo, tenientes de gobernador) y particulares para supervisar exploraciones
Pagar contribución de caminos y puentes	<ul style="list-style-type: none"> – Comerciantes – Transportistas – Productores agrícolas – Funcionarios militares – Funcionarios eclesiásticos 	<ul style="list-style-type: none"> – Registro de bienes y riqueza de vecinos por funcionarios militares y de cabildo – Diseño de padrón de contribuyentes 		Funcionarios “cobradores” (tenientes de gobernación, miembros de cabildo)
Adquirir materiales, trabajo y servicios	<ul style="list-style-type: none"> – “Peritos” – Artesanos (albañiles, carpinteros) – Jornaleros 	Adquisición de información sobre costos de materiales, servicios y operarios por medio de “peritos”, “tasadores”, “prácticos”	Selección y contratación de constructores particulares con conocimiento en: <ul style="list-style-type: none"> – rutas y distancias – costos de materiales, servicios y mano de obra 	

Tabla I-2. Continuación

Instituciones por etapa	Actores participantes en la transacción	Costos de transacción		
		Información	Negociación	Vigilancia
Organizar el proceso de construcción o reparación	<ul style="list-style-type: none"> – Constructores particulares (comerciantes, arrieros, exploradores) – Funcionarios militares 			Asignación de funcionarios o particulares para: <ul style="list-style-type: none"> – dirección del suministro de piedra, cal, madera al sitio de construcción o reparación – vigilancia de disciplina de operarios – rendición de cuentas sobre recursos

El mismo tipo de información resultaba de suma importancia para el reconocimiento del espacio y el diseño de la ruta que mejor redujese las pérdidas a los traficantes y que sirviese mejor a los intereses del fisco. El 13 de febrero de 1781 el cabildo de la ciudad de Cartago envió a tres comisionados por dicha ciudad y a dos por parte de Villa Vieja, a examinar el camino y puente sobre el río Grande. A estos se les pedía que “regulen a juicio precedente el costo que puede tener para concluirlo y con lo que informaren se tomará la providencia más conveniente al aver (sic: haber) del público [...]”.²¹² En oficio de 28 de mayo de 1789, el gobernador intendente de Nicaragua, Juan de Aysa, ordenó interrogar a “algunos pardos de este partido [de Nicoya]” sobre una ruta más corta a través de la costa que comunicase dicha jurisdicción con la provincia de Nicaragua, y que suministraran datos sobre condiciones del terreno, cantidad de ríos, presencia de pastos para alimentación del ganado, bosques, distancia de otros

²¹² ANCR Complementario Colonial 2930 (1781), f 12-12v

caminos, y en caso de tratarse de “hombres racionales que entiendan de arabales (sic: arrabales)” informar sobre la cantidad de operarios y recursos necesarios, así como la mejor época del año para iniciar las obras.²¹³ En fecha previa a 5 de mayo de 1790, José Antonio Castro –figura que se discute más adelante– presentó un memorial en que ofrecía su conocimiento y recursos para reparar el tramo del Camino Real cercano a Quebrada Honda “por el ajuste que sea regular en vista de la distancia que informen [los peritos] a vuestra señoría [el gobernador].”²¹⁴

Comúnmente, los peritos o prácticos carecían de una preparación técnica, y sus habilidades y conocimientos provenían de la observación empírica del espacio. Estos “prácticos” se ocupaban en algún oficio que implicase conocer rutas alternas, atajos u obstáculos, ya fuese como arrieros o comerciantes, o en el caso de Antonio Rojas, como correo real. Al respecto, se cuenta con tres casos suficientemente documentados que proveen evidencia. Miguel Martínez, quien fue contratado por el procurador síndico de Cartago para construir una vereda que evitaría el paso por los montes del Aguacate, reclamó el pago de cien pesos por los costos de la obra en 22 de diciembre de 1775. En una causa que se le siguió por contrabando de tabaco en junio de 1778, Martínez reportó el oficio de arriero, y en el arresto le fue embargada cierta cantidad de bienes que incluía algunas bestias, herramientas, sombreros, ropa y pimienta.²¹⁵ José Antonio Castro ofreció en 1790 reparar los malos pasos en los mismos montes, y litigó con las autoridades españolas durante casi ocho años el pago de la inversión de su trabajo. Castro también transportaba tabaco y otros bienes por mar.²¹⁶ En 1812, el presbítero Joaquín Lizano y Baumont también reportó haber sido contratado por el gobernador para reparar una sección en la “cuesta del río Grande”, y ofreció la cuenta de los gastos en dicha obra. En su testamento de 1º de agosto de 1814, Lizano declaró ser dueño de la hacienda El Mogote situada

²¹³ ANCR Complementario Colonial 858 (1789), ff 1-1v.

²¹⁴ ANCR Cartago 871 (1790), f 1-1v.

²¹⁵ Fernández Guardia, *Colección de documentos*, 26-28; y ANCR Complementario colonial 5754 (1778).

²¹⁶ Rico Aldave, *La Renta del tabaco*, 116.

en Bagaces y provista de 200 reses, así como de cuatro caballerías de tierra con una casa y varias cabezas de ganado en las cercanías del Camino Real.²¹⁷

Aunque los constructores o contratistas particulares de caminos han sido poco documentados en la historiografía, estos tres casos muestran una modalidad particular para llevar a cabo las obras viales durante el periodo colonial. Aparte del conocimiento o habilidades que tuviesen para la construcción de caminos, la otra característica de estos constructores era la capacidad para asumir los costos de la obra. La evidencia de los trabajos hechos por los tres individuos anteriormente mencionados se debe a la abundante documentación que produjeron los reclamos hechos por los mismos a las autoridades con el fin de que se les reconociera parte de su inversión. José Antonio Castro reportó haber invertido más 300 pesos en la composición.²¹⁸ El presbítero Lizano adjuntó la planilla de los gastos hechos en su trabajo, la cual alcanzó la suma de 1478,25 pesos que incluía pago de obreros, prácticos, herramientas, alimentación de operarios y el transporte de 50 fanegas de cal desde el paraje de Patarrá.²¹⁹ La motivación de estos actores estaba evidentemente relacionada con sus intereses económicos: los tres eran comerciantes y uno de ellos transportista. Castro fue más allá, al expresar que sus intereses eran los de otros usuarios, por lo que hizo su trabajo movido “del amor a la Patria y considerando el beneficio que [a la provincia] resultaba la mejora de los citados precipicios en el Camino Real”.²²⁰ De esta evidencia también puede derivarse que el diseño de las rutas también implicaba la obtención de información sobre los costos financieros de las obras.

Previo a la ejecución de una obra, resultaba esencial calcular sus costos, los cuales involucraban materiales como piedra, arena y cal, y el trabajo de operarios y artesanos. La Tabla I-3 identifica los gastos que demandaban la construcción y reparación de caminos y puentes específicos durante este periodo.

²¹⁷ ANCR Cartago 1044 (1813); sobre los bienes del cura, véase ANCR Mortuales coloniales Alajuela 2146 (1814).

²¹⁸ ANCR Cartago 871 (1798), ff. 33v-34.

²¹⁹ ANCR Colonial Cartago 1044 (1813), ff 21-21v

²²⁰ ANCR. Colonial Cartago 871 (1791-1798), ff 1v-2.

Tabla I-3. Distribución de gastos en reparaciones al Camino de Matina y secciones del Camino Real (en pesos), circa 1798-1801

	Camino a Matina ¹	Puente río Grande ²	Puente río Grande ³	Camino José - Sabana de Murciélago ⁴	San Quircot - Camino cuesta de pueblo de Tres Ríos ⁵
Alimentos	100,75	7,62	95,68		
Herramientas	35,75	0,5	2,25		10,7
Fletes	20,5				
Jornales	244,5	6,36	29	88,52	114
TOTAL	401,5	14,48	126,93	88,52	124,7

Fuente:

1. ANCR Complementario Colonial 1328 (1798), 9-10
2. ANCR Complementario Colonial 1328 (1799) ff. 1-1v
3. ANCR Complementario Colonial 1388 (1801)
4. ANCR Complementario Colonial 1420 (1801)
5. ANCR Complementario Colonial 1419 (1801)

Nota aclaratoria: Los montos del cuadro y a lo largo del trabajo se presentan en unidades decimales a pesar de que el sistema monetario se expresó en base 8 (un peso de plata equivalía a ocho reales) desde el periodo colonial hasta 1863, cuando Costa Rica adoptó el sistema decimal. Véase Manuel Chacón Hidalgo, "Historia monetaria de Costa Rica en el periodo colonial (1502-1821)" y Ronny Viales Hurtado, "La historia monetaria de Costa Rica en el periodo posterior a la independencia. Del caos monetario a los orígenes del patrón oro (1821-1896)" Ronny Viales (editor), *Nueva historia monetaria de Costa Rica. De la colonia a la década de 1930* (San José: Editorial de la Universidad de Costa Rica, 2012), 3-100, 197.

De la tabla puede extraerse que más del cincuenta por ciento de los gastos eran destinados al pago de los operarios, quienes recibían una ración de alimentos adicional a su jornal durante las jornadas que debían cumplir lejos de sus comunidades. Comúnmente, también se construían ranchos provisionales para

albergar a los operarios y guarecerles de las inclemencias del tiempo. La abundante y espesa vegetación, y las frecuentes crecidas de los ríos durante la época lluviosa en el Caribe, posiblemente exigían una mayor inversión en recursos para el camino de Matina que para el Camino Real, como puede observarse en la misma tabla. Para comprender la magnitud de dicha inversión, puede decirse que con el total de lo invertido en el camino a Matina (401,5 pesos) podía pagarse el salario de aproximadamente 1608 días/hombre. Este cálculo se hizo a partir del salario diario de un peón de caminos, el cual correspondía a 0,25 pesos, o su equivalente de dos reales.²²¹

La distribución de los costos de la obra material por emprender, se ejecutaba por medio de “peritos” o “tasadores”, individuos que posiblemente tenían cierta experiencia en construcción –como albañiles y carpinteros– la cual les permitía calcular costos de materiales y trabajo. En respuesta a una solicitud del gobernador Juan Fernández de Bobadilla de informar sobre obstáculos y posibles costos materiales de poner un puente sobre el río Grande, una comisión compuesta de varios vecinos haciendo uso de “la experiencia que tenemos [en el negocio]”, informaron en 22 de diciembre de 1780 que al ubicarlo en el paraje de Poás la obra “tendrá poco costo.”²²² El 13 de febrero de 1781 el cabildo de la ciudad de Cartago envió a tres comisionados por dicha ciudad y a dos por parte de Villa Vieja, a examinar el camino y puente sobre río Grande. A estos se les pedía que “regulen a juicio precedente el costo que puede tener para concluirlo y con lo que informaren se tomará la providencia más conveniente al aver (sic: haber) del público [...]”²²³ El 5 de mayo de 1790 el gobernador Juan Pinillos ordenó que dos vecinos de Cartago inspeccionasen el punto en el cual José Antonio Castro construiría un nuevo paso por el monte del Aguacate, “siendo conbeniente para... afirmar el costo que pueda tener su abertura el que lo reconoscan sujetos prácticos”²²⁴ Esta información debía ser ratificada ante las autoridades, a fin explorar formas de financiamiento tales como el uso de rentas

²²¹ ANCR Complementario Colonial 1328 (1798), f 10.

²²² ANCR Complementario Colonial 2930 (1780), f 4. El destacado es propio.

²²³ ANCR Complementario Colonial 2930 (1781), f 12-12v

²²⁴ ANCR Cartago 871 (1790), ff. 1v-2. El destacado es propio.

de propios o la contratación de constructores particulares como los mencionados anteriormente. En 22 de febrero de 1814, Francisco Javier López informó al Ayuntamiento de Alajuela los resultados de una comisión para explorar el paso por el río Grande compuesto por el cura Joaquín Lizano pero, dada su falta de experiencia para valorar los costos, indicó que se remitía “a lo que espongan los maestros que como peritos vinieron de Cartago, pues ellos como instruidos hablarán con propiedad en el asunto, y yo no gravaré al vecindario por quien represento.”²²⁵ Dado que los recursos del ayuntamiento eran exiguos y servían para atender otras necesidades de los habitantes, los informes permitían el ajuste entre los costos de la obra y las posibilidades económicas de los usuarios, para la formación de un presupuesto.

En virtud de los pocos recursos que las rentas coloniales ofrecían para llevar a cabo distintas obras de infraestructura, la búsqueda de capital constituyó un verdadero esfuerzo de organización previo al desarrollo de cualquier obra. Con el propósito de determinar la cantidad de recursos disponibles entre la población, las autoridades en ocasiones requerían conocimiento sobre la riqueza existente en cada una de las jurisdicciones de la provincia. En 23 de octubre de 1775, el procurador síndico de Cartago, Antonio Elías de Arlegui, en unión del teniente mayor José Antonio Oreamuno, formó una lista con el número de propietarios de haciendas de cacao que había en el valle de Matina. Con la respectiva tasación –un peso de cacao por cada cien árboles de dicho fruto,– Arlegui la presentó al gobernador Juan Fernández de Bobadilla para la recolección de una contribución para reparar el camino de Matina.²²⁶ De manera similar, ante la negativa de los vecinos de Costa Rica de contribuir a la apertura de una vía alterna al camino de la “Montaña de Nicaragua” que comunicase ambas provincias, el cabildo de Rivas sugirió en 23 de febrero de 1789 una exacción a los ganaderos de dicha villa que tuviesen haciendas en las jurisdicciones de Nicoya y Bagaces, para sufragar los costos de la vereda. Con ese fin, ordenó al alcalde segundo Francisco Hurtado presentar un informe sobre dichos propietarios “con reflexión

²²⁵ ANCR Colonial Cartago 1044 (1814), f 33v.

²²⁶ ANCR Cartago 633 (1775).

y noticia *plus minusve* [más o menos] de sus posibles [fortunas] o cantidad de sus haciendas [...]”, cuyo contenido entregó en 26 de febrero de 1789 para trasladarlo al gobernador intendente Aysa.²²⁷ En 6 de febrero de 1804, el cabildo de Cartago ordenó la recolección de aproximadamente 130 pesos para reparaciones al camino de Matina entre los sujetos más pudientes y traficantes que usualmente utilizaban esa vía, para lo cual designó al alcalde segundo Sebastián de Guevara “respecto del conocimiento que tiene, no solo del camino y personas que deban contribuir, sino también de lo que a cada uno se le pueda asignar [...]”²²⁸ Los sujetos a quienes se solicitaba información eran usualmente los alcaldes y regidores del cabildo, quienes podían requerir de los habitantes datos sobre la composición de sus fortunas, y quienes posiblemente tenían de por sí conocimiento de las mismas, gracias al acceso a los archivos del cabildo o la gobernación. Estos mecanismos permitían remediar un problema de riesgo moral, pues reducían las posibilidades de que los contribuyentes quisieran ocultar el monto de su fortuna ante la obligación de sufragar parte de las obras.²²⁹

La evidencia documental también caracteriza los costos de vigilancia derivados de la recaudación de la contribución de caminos colonial. En octubre de 1785, el mayordomo del fondo de propios del Ayuntamiento de Cartago, José Peralta, solicitó el reintegro de una cantidad utilizada en la reparación del camino de Matina, para lo cual las autoridades recurrieron a una de estas contribuciones. Los tenientes de gobernador crearon los padrones en “los valles” de Barva y Aserri y percibieron las cantidades, las cuales entregaron al gobernador Juan Flores; este último hacía el reintegro al mayordomo.²³⁰ El Ayuntamiento de Cartago nombró como recaudador de la contribución de 1798, analizada en la sección anterior, a Manuel José García, quien recibiría una retribución de 10,87 pesos.²³¹ Los funcionarios y recaudadores a la vez podían reprender a los

²²⁷ ANCR Complementario Colonial 858 (1789), ff 31-34v. El destacado es del documento.

²²⁸ ANCR Municipal 336 (1804), f 104.

²²⁹ El riesgo moral (*moral hazard*) es un problema que surge de las asimetrías de información entre las partes en un intercambio. La falta de información de una parte, permite a la otra tomar ventaja o “hacer trampa”.

²³⁰ ANCR Cartago 862 (1785), ff 1-1v.

²³¹ ANCR Complementario Colonial 1326 (1798).

morosos. Así, en 7 de noviembre de 1798 García reportó que todavía debía cobrar 200 pesos de varios individuos de la ciudad de Cartago “que no han querido pagar... no obstante haberles reconvenido”.²³² El empleo de listas y de funcionarios para ejecutar el cobro se mantuvo, con pocas modificaciones, durante todo el siglo XIX, como se verá en los siguientes capítulos.

Una vez obtenidos los recursos necesarios, las obras eran ejecutadas por capataces o sobrestantes asignados comúnmente por las autoridades. Una provincia relativamente alejada de la capital del Reino de Guatemala poco podía aspirar a tener un ingeniero militar. La única persona con habilidades en ingeniería que registran las fuentes fue el gobernador interino Luis Díez Navarro (enero de 1748 – marzo de 1750), quien previamente participó en la planificación de otras obras, entre las que destacan la construcción del Real Palacio y Casa de Moneda de Nueva España (México, 1732), el levantamiento de planos del fuerte de San Fernando en Matina (1742) y que regresó luego a Guatemala a construir la Casa de Moneda y Palacio Real. Sin embargo, no existe evidencia de que Díez Navarro participara en ningún proyecto relacionado con transporte, ya fuesen caminos, puentes o canales.²³³

El conjunto de cualidades requeridas para organizar los trabajos combinaba ciertas habilidades técnicas, la capacidad de dirigir las cuadrillas y la facultad de administrar recursos. En Costa Rica, la construcción de caminos y puentes estuvo en manos de carpinteros, albañiles y arrieros, quienes podían determinar distancias, valorar tipos y costo de materiales y el manejo de algunas técnicas de construcción. El gobierno militar y el ayuntamiento asignaban funcionarios a la tarea de controlar la disciplina del trabajo entre operarios y trabajadores especializados. Para reconocer el ya referido paso hecho por José Antonio Castro, se nombró en 21 de febrero de 1791 a Blas Salazar de Villa Nueva,

²³² ANCR Complementario Colonial 1328 (1798), ff 2-2v

²³³ Rafael Obregón Loría, *De nuestra historia patria. Los gobernadores de la colonia* (San José: Universidad de Costa Rica, 1979), 130-131. Sobre la trayectoria de Díez Navarro véase Archivo Nacional de Costa Rica, “Información de méritos y servicios del Ingeniero en Jefe Coronel de los Reales Ejércitos don Luis Díez Navarro. Años de 1763 y 1764”, *Revista del Archivo Nacional II*, no. 11-12 (setiembre-octubre, 1938): 583-596.

individuo que poseía “las circunstancias de cristiandad, inteligencia y esperiencia” para tal tarea.²³⁴ Esto sugiere que las autoridades también buscaban personas que hiciesen buen uso de los fondos, dado que estos provenían directamente de los contribuyentes.

En síntesis, el diseño de rutas de acuerdo con los intereses de los traficantes y las autoridades, así como la identificación de fuentes de recursos para la construcción de caminos, implicó costos de información. Para diseñar las rutas se buscaba la localización de los principales puntos de paso de los traficantes, mientras que para determinar el origen de los recursos se evaluaban los medios y riqueza de los usuarios. Mientras tanto, el proceso de construcción –recolección de recursos, contratación de materiales y servicios, y la supervisión del trabajo de las cuadrillas– requirió de costos de vigilancia, ejecutada comúnmente por las autoridades locales.

5. Síntesis de resultados

Durante la segunda mitad del siglo XVIII, la provincia de Costa Rica aumentó de forma gradual sus oportunidades de participar en los mercados regionales y de disfrutar las ventajas del creciente comercio internacional. El Camino Real, una trocha cuya fisonomía se desdibujaba en cada estación lluviosa, constituyó el principal vínculo entre la provincia y el resto de la región centroamericana, destino de las exportaciones de tabaco estancado a partir de 1780 y origen de las manufacturas que llegaban del Imperio español. Arrieros, comerciantes y funcionarios coloniales dejaron por escrito sus súplicas para que se construyeran o repararan nuevos pasos ante la pérdida de sus cargas, bestias, e inclusive de vidas humanas. Las demandas de estos grupos reflejan una preocupación general por obtener las garantías necesarias para el desarrollo de la actividad comercial: transporte expedito y seguridad de los bienes.

La evidencia documental señala el predominio de mecanismos forzosos para alcanzar la cooperación. Ante la urgencia de alguna reparación causada por el

²³⁴ ANCR Colonial Cartago 871 (1791), ff. 7v-8

rigor de la estación lluviosa, las autoridades exigieron la participación de los vecinos, especialmente de aquellos quienes resultaban mayoritariamente beneficiados con la reparación, como sucedió con los hacendados de Esparza o los dueños de haciendas de cacao en el Caribe. Las autoridades recurrieron a mecanismos de cooperación obligatoria, que incluían contribuciones pecuniarias y en especie, así como demanda de trabajo en las obras. Una de estas fue la contribución de caminos colonial –la cual las fuentes identifican como “repartimiento”– que consistía en el pago de una cantidad que guardaba cierta proporción con la riqueza de los habitantes. Estaban exentos quienes no contasen con alguna forma de ingreso, y los indígenas por los privilegios otorgados en las Leyes de Indias. La contribución de caminos colonial no fue periódica, pues las autoridades la invocaron ante la urgencia causada por la destructiva estación lluviosa.

La limitada evidencia sugiere que los vecinos de los pequeños núcleos conocidos como barrios y cuarteles eran más proclives a la cooperación voluntaria. Los vecinos de estas poblaciones expresaron su preferencia por construir y reparar los caminos y puentes locales, en oposición al cobro de contribuciones que podían resultar onerosas y cuyo beneficio no disfrutarían. Esto quedó manifiesto en la enfática oposición de los vecinos del Valle Central a contribuir con la construcción del camino proyectado por el gobernador intendente de Nicaragua en 1789. El carácter reducido de los poblados posiblemente facilitó la vigilancia por parte de los vecinos sobre las conductas de sus pares, pues en ocasiones la amenaza de ostracismo les compellía a participar dentro del grupo.

El proceso de construcción y reparación de caminos y puentes comprendió cuatro etapas: reconocimiento del espacio y evaluación de daños provocados por fenómenos naturales; obtención de recursos financieros entre los usuarios de las vías, organización de recursos materiales, servicios y mano de obra; y la ejecución del trabajo por operarios y trabajadores especializados bajo la dirección de autoridades o particulares. Ello implicó la participación de numerosos actores tanto en el proceso de construcción de la obra –comerciantes, transportistas,

peones, artesanos— como en el diseño, modificación y ejecución de la estructura institucional asociada a dichos proceso. Así, los llamados “peritos” o “prácticos” participaban en el proceso de construcción de las obras, al mismo tiempo que ofrecían importante información sobre los costos materiales de las mismas, lo cual contribuía a la formación de un presupuesto utilizado para la búsqueda de recursos pecuniarios.

El funcionamiento del marco institucional descrito dependió medianamente de la estructura estatal colonial. La habilidad de los funcionarios del estado colonial — militares o del cabildo— en la construcción de redes de información y la capacidad de negociación con los vecinos de sus jurisdicciones tuvieron un mayor impacto sobre la marcha de las instituciones. En ausencia de un órgano o departamento para el desarrollo de obras públicas, la base de la logística consistió en la organización de la información en torno al suministro de materiales, dominio de técnicas de construcción, mano de obra y conocimiento sobre el terreno. El tiempo y recursos empleados en la búsqueda de proveedores de materiales, la exploración de posibles rutas y conocimiento de la riqueza de los habitantes reflejaron los costos de información necesarios para el funcionamiento institucional.

El Estado colonial, compuesto por las autoridades que gobernaban en nombre del colectivo —el gobierno militar y el Ayuntamiento de la ciudad de Cartago— ofreció la estructura básica para la vigilancia de distintas tareas relacionadas con la construcción de caminos y puentes. Los costos de vigilancia estuvieron concentrados en la recolección de contribuciones por parte de los subalternos del gobernador o por oficiales nombrados por el cabildo, quienes podían hacer uso de la amenaza de coerción para hacer cumplir la institución de la contribución de caminos colonial. Estos funcionarios también estuvieron a cargo de la dirección de los operarios y trabajadores especializados, quienes eran contratados a cambio de un jornal. Esta estructura estatal, al igual que los costos de vigilancia, sufrieron pocas modificaciones durante este periodo.

La estructura sociopolítica de la provincia de Costa Rica enfrentó cambios a partir de 1812, cuando la Constitución de Cádiz concedió una mayor participación a los ayuntamientos. Posteriormente, la ruptura de la provincia de Costa Rica con el Imperio español en 1821 modificó el pacto social, y con ello las relaciones entre el individuo, la colectividad y la autoridad. La primera mitad del siglo XIX fue testigo de un nuevo proceso de colonización de la sección oeste del Valle Central, que se reflejó en la formación de nuevos asentamientos cercanos al viejo Camino Real. Estas transformaciones influenciaron la forma en que la sociedad costarricense percibió la participación de sus miembros al logro de metas comunes y el modo en que debían contribuir para tener acceso a mejores vías de comunicación por medio de la reparación del Camino Real y la construcción de caminos vinculados con este.

CAPÍTULO II. EL CAMINO QUE TRAERÍA LA PROSPERIDAD. LA CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DE CAMINOS Y PUENTES DURANTE LA TRANSICIÓN A LA ÉPOCA REPUBLICANA (1812-1842)

“[Es] un axioma bien conocido en la economía que los caminos de ambos puertos deben ser los primeros canales para crear y extender nuestro comercio y agricultura, y que cuanto más espeditos y fáciles sean aquellos, serán tanto mayores los progresos y aumentos de los ramos y elementos que han de formar nuestra prosperidad.”

Juan Mora Fernández, 1829.²³⁵

1. Introducción

El periodo 1812-1842 constituyó una importante fase de transición en Centroamérica. Durante ese lapso, la provincia de Costa Rica pasó de ser uno de los dominios del Imperio español a un Estado libre y a formar parte de una federación, de la cual mantuvo cierto aislamiento frente a los conflictos que la llevaron a la ruina. El olvido del pasado colonial por los historiadores decimonónicos ha persistido aún en los relatos históricos recientes, los cuales comúnmente parten del año 1821. La historiografía costarricense apenas empieza a reconocer la importancia de la coyuntura 1810-1814²³⁶ —durante la cual las Cortes españolas promulgaron la Constitución española en 1812— sobre la formación de las instituciones y la experiencia para el autogobierno, lo cual en el largo plazo permitió a diversos actores sociales y agrupaciones la configuración de proyectos estatales.²³⁷ Una de las organizaciones cuya participación fue fundamental en dichos procesos fue el ayuntamiento constitucional —también denominado municipalidad o corporación municipal— el cual conformó la base administrativa de los nuevos estados. No fue un hecho gratuito que las primeras formas de organización del novel Estado costarricense

²³⁵ ANCR Congreso 827 (1829), ff 3-3v

²³⁶ Elizet Payne, “Política y sociedad en los ayuntamientos constitucionales de los pueblos de indios del Valle Central de Costa Rica (1810-1850)”, en *De colonia a república: economía, política e Iglesia en Costa Rica (siglos XVIII-XIX)*, ed. Alejandra Boza Villarreal et al (San José: Fundación Museos del Banco Central de Costa Rica, 2017), 137-174.

²³⁷ Véase Academia de Geografía e Historia de Costa Rica, *La Constitución de Cádiz y Florencio Del Castillo: Legado de una época* (San José: Editorial de la Universidad Estatal a Distancia, 2011).

fuesen juntas de representantes o “legados de los pueblos”, seleccionados por las corporaciones municipales para representar los intereses locales.

El Estado de Costa Rica prosperó merced a la relación entre los poderes establecidos en los textos constitucionales y los gobiernos locales. Estos nuevos Estados que surgieron a partir de la Independencia evolucionaron durante el siglo XIX a partir de tres procesos clave. En primer lugar, el cumplimiento del pacto social requirió de funcionarios que portasen la fuerza de la ley, v. g. el ejército, la policía, los alcaldes y jueces en nivel local, los guardas de aduanas y puestos fronterizos, y otros.²³⁸ En segundo lugar, el financiamiento de las operaciones del Estado a través de los funcionarios ya citados, legisladores, jueces de la Corte Suprema, notarios y otros, precisó de una Hacienda Pública adaptada del sistema español, cuya base fueron los monopolios sobre las principales fuentes de producción de riqueza —el tabaco, el aguardiente, las importaciones, los metales, y otros.²³⁹ El tercero, no considerado por los estudiosos de la Hacienda, fue la capacidad de las autoridades de adaptar las instituciones que existían al interior de grupos colectivos, como las comunidades y las corporaciones.

El presente capítulo analiza la transformación de la estructura institucional utilizada para la construcción y reparación de caminos y puentes durante la transición a la era republicana. Este explora la expansión del ecúmene vinculado con la ruta hacia el Pacífico a través de una caracterización de las funciones socioeconómicas que adquirieron de forma paulatina los asentamientos coloniales y de nueva formación. También examina el impacto que tuvieron los

²³⁸ Udo Grub, “Diccionario cronológico y genealógico del Poder Ejecutivo de Costa Rica” (Sin Pie de Imprenta); Esteban Corella Ovares, “El ejército en Costa Rica: Organización de las fuerzas armadas, sistema de reclutamiento y la construcción del Estado, 1812-1870” (Tesis de Maestría en Historia, Universidad de Costa Rica, 2013); José Antonio Fernández, “El funcionariado en Costa Rica durante el siglo XIX” (Ponencia presentada en el XII Congreso Centroamericano de Historia, San Salvador, 2014). El autor agradece al Dr. José Fernández por la facilitación de este texto.

²³⁹ Josep Fontana, “Los estudios comparativos de hacienda y su importancia para la comprensión de la formación del Estado en Hispanoamérica en el siglo XIX”; Juan Carlos Sarazúa Pérez, “Oficinas, empleados y recaudación: el papel de la Hacienda Pública en la organización territorial de Guatemala (1826-1850)” e Ileana D’Alolio Sánchez, “El estanco de aguardiente en Costa Rica: formación de Estado y política fiscal (1821-1837).” Todos en *Revista de Historia* 69 (enero-junio. 2014): 1-142.

cambios en la estructura política que introdujeron las Cortes españolas, la proclamación de la Constitución de 1812 y la independencia de la provincia de Costa Rica sobre las formas de acción colectiva en la construcción de caminos y puentes durante el periodo de transición (1812-1842). Finalmente, profundiza en la expansión de los costos de transacción del proceso de construcción y reparación de caminos y puentes, y su relación con la transformación de las estructuras del Estado.

Este análisis emplea como primera fuente la colección de leyes y decretos expedidos por los poderes del Estado libre de Costa Rica (1821-1848). Esta fuente debe tratarse con suma precaución, dados las constantes modificaciones hechas a los reglamentos por los cambios repentinos de administración relacionados con golpes de estado, levantamientos militares, o hechos contingentes como invasiones externas. El objetivo de los sistemas de reglas o instituciones es crear predictibilidad y reducir la incertidumbre, lo cual no puede lograrse si las reglas varían constantemente. La comparación de distintos decretos y leyes a través del tiempo permite identificar tanto los cambios en la legislación como en los mecanismos que persistieron. El funcionamiento de dichas reglas se contrasta con el contenido de fuentes primarias municipales, que describen con mayor detalle la participación de los actores y sus funciones. Entonces, interesa la identificación de los costos de transacción derivados de la implantación de una nueva estructura institucional a través de las regulaciones escritas, que integraron mecanismos del periodo colonial y elementos de un sistema republicano.

Como todo proceso de transición a Estado libre en países previamente colonizados, la creación de conjuntos de reglas constituyó un proceso de ensayo y error. No puede considerarse un “inicio desde cero” pues muchas leyes utilizan precedentes para justificar su empleo. Los decretos de caminos durante el periodo 1826-1842 echaron mano de muchos aspectos derivados de la costumbre: listas de contribuyentes, contratación local de materiales y trabajo, nombramiento de funcionarios locales para asegurar recursos e información, son

algunos ejemplos. Como fue señalado anteriormente, situaciones como guerras, golpes militares o periodos administrativos relativamente cortos dificultan que un conjunto de reglas puedan ser adoptadas en una sociedad, como sucedió en el caso de Costa Rica. A continuación se explica el proceso de construcción y reparación de caminos a través de la comparación de los reglamentos expedidos durante las tres primeras décadas de la era republicana con el fin de percibir los cambios o permanencias en la estructura institucional.

2. De provincia a Estado: Los cambios en la jerarquía espacial durante la transición a la era republicana

Las transformaciones políticas del primer cuarto del siglo XIX tuvieron un importante impacto sobre la jerarquía espacial en Costa Rica. La Constitución de Cádiz de 1812 otorgó un nuevo estatus político a gran parte de los asentamientos que existían en la provincia de Costa Rica. Esta condición les permitió fomentar el crecimiento del núcleo poblacional al establecer pastos y bosques comunes, y conceder pequeñas parcelas para construir casas de habitación. Las poblaciones de Heredia y Alajuela recibieron el título de villa, mientras que Villa Nueva recibió el título de ciudad gracias a la intervención del representante Florencio del Castillo ante las Cortes de Cádiz el 16 de octubre de 1813.²⁴⁰ El mandato “un ayuntamiento en cada pueblo” significaba que cada pueblo o villa debía organizar las funciones de su propia corporación municipal. Entre estas atribuciones estaba el conocimiento y administración de su espacio jurisdiccional con el fin de repartir tierras de cultivo a sus habitantes, señalar sitios para extraer materias (maderas, minerales, frutos) y delimitar los confines de su jurisdicción frente a otras poblaciones. Aunque algunos pueblos de indios no recibieron la distinción de villa o ciudad, la concesión de ayuntamientos los elevó a rango de autoridad política que debía mantener comunicación con otras corporaciones, con el gobernador de la provincia durante el periodo colonial, y con el jefe político superior durante la era republicana.²⁴¹ Es posible que durante el proceso de independencia y en las décadas posteriores, la correspondencia entre corporaciones municipales

²⁴⁰ González, *Origen y desarrollo de las poblaciones*, 49.

²⁴¹ Payne, “Política y sociedad en los ayuntamientos.”

haya crecido sustancialmente, lo cual implicaba mantener abiertos y transitables los caminos y puentes entre jurisdicciones.

La independencia tuvo un impacto aún mayor sobre la expansión del ecúmene. Las nuevas autoridades reconocieron el absurdo empeño de los funcionarios coloniales por impedir que los habitantes se dispersasen por los campos. Como argumenta Gudmundson, una combinación entre la expulsión de vecinos sin acceso a las tierras ejidales de la ciudad de Cartago y la atracción generada por la gran cantidad de tierras ociosas en la sección oeste del territorio, motivaron la paulatina dispersión de la población y la formación de nuevos asentamientos.²⁴² En contraste con las autoridades coloniales, los gobiernos posteriores a la independencia fomentaron la colonización de áreas vacías y otorgaron incentivos para acelerar este proceso. La legislación de las primeras décadas de la independencia concedió a las corporaciones municipales autorización para distribuir solares entre los vecinos, y la capacidad de cobrar impuestos locales a través del arrendamiento de tierras, el cobro por explotación de recursos públicos a otras vecindades, ventas locales, y otros. En términos socioeconómicos, los asentamientos vinculados al Camino Real adquirieron importancia para la formación de mercados de carácter local y regional.

La importancia del Partido de Nicoya –el espacio que en ese momento comprendía las tierras ubicadas hacia el oeste del río El Salto– no creció en términos demográficos o de una colonización agrícola, sino con respecto al creciente valor que adquirió la actividad ganadera. La venta de obras pías durante el periodo 1804-1809 puso en el mercado varias propiedades territoriales en el Partido de Nicoya y en las jurisdicciones de Bagaces y Cañas, muchas de las cuales fueron adquiridas por habitantes del Valle Central. Aunque muchos propietarios residían en la provincia de Costa Rica, estos posiblemente percibieron las oportunidades que ofrecía los mercados nicaragüense y vallecentralino para la ganadería del partido, una vez que el abasto forzoso fue

²⁴² Gudmundson, *Costa Rica antes del café*.

eliminado y los precios tendieron al alza después de 1803.²⁴³ El historiador José Antonio Fernández señala que el mercado constituyó uno de los factores fundamentales en la dinámica del cambio jurisdiccional conocido como la Anexión del Partido de Nicoya (1824), pues la cría y transporte de ganado desde el Pacífico y el suministro de productos agropecuarios (azúcar y derivados, cebollas, granos) a dicha región, constituían para el Estado de Costa Rica la base para un proyecto económico que permitiese financiar sus operaciones.²⁴⁴ Esto quedó reflejado en el informe que rindió el Poder Ejecutivo a la legislatura el 24 de febrero de 1825, el cual sugería la urgencia de abrir una vía que permitiese el tránsito de géneros como ganado, carne, untos, quesos, maderas, y otros productos “que podrían fomentarse” para importar de los partidos de Nicoya y Bagaces.²⁴⁵

Durante este periodo, Puntarenas adquirió la fisonomía que lo perfiló como principal puerto de exportación durante gran parte del siglo XIX. Las Cortes de Cádiz decretaron en 29 de abril de 1814 la habilitación del puerto de Puntarenas, lo cual reafirmó la importancia que tenía el asentamiento en la costa pacífica. En julio de 1815 el gobernador Juan de Dios Ayala nombró a Antonio Figueroa capitán de puerto²⁴⁶, lo que significaba que se le concedió una autoridad política para que el Estado español tuviera presencia sobre ese espacio. La revitalización del mercado panameño a inicios del siglo XIX contribuyó a que el movimiento marítimo en la costa pacífica se incrementara y colocó a Puntarenas entre los puntos de aprovisionamiento para los barcos y a Costa Rica como mercado de importación a partir de la década de 1820. El economista Jorge León registra el arribo de 118 naves extranjeras en la década de 1821-1830.²⁴⁷ Uno de los ejemplos más interesantes fue el arribo del bergantín inglés Devon con destino a Panamá, reportado por el capitán de puerto Anselmo González a la Junta

²⁴³ Gudmundson, “La expropiación de las obras”, 49.

²⁴⁴ Fernández, “Los treinta y un meses”.

²⁴⁵ ANCR Congreso 138 (1825), f 2.

²⁴⁶ Arabela Valverde Espinoza, *La ciudad de Puntarenas: una aproximación a su historia económica y social, 1858-1930* (San José: Sección de Impresión del SIEDIN, 2008), 9.

²⁴⁷ Jorge León, *Fuentes y uso de datos*, 16.

Gubernativa el 13 de febrero de 1824. En la embarcación ingresó el ingeniero inglés Richard Trevithick, con quien la junta contrató en 9 de marzo de 1824 la compra de azogue, pólvora y rifles a cambio de un cargamento con productos agrícolas con destino al Perú.²⁴⁸ El decreto de 5 de octubre de 1827 concedió las funciones de aduana a Puntarenas, lo cual requirió el nombramiento de un guarda mayor para la revisión y registro de los cargamentos introducidos por este punto.²⁴⁹ La condición de puerto mayor fue disputada de nuevo por quienes recomendaban su ubicación en el paraje de La Caldera, lo cual resultó en una serie de preparativos para trasladar la aduana a este punto con apoyo del gobierno federal para la construcción de las instalaciones. El decreto reconocía que a pesar de los riesgos de inundación, los vecinos de Puntarenas “reúsan trasladarse a otro punto por tener allí fincado su bienestar inmediatamente relacionado con el comercio marítimo [...]”.²⁵⁰ No obstante, el gobierno tardó cinco años para realizar el traslado, y la ausencia de una población con arraigo al territorio, obstaculizaron la formación de un asentamiento permanente en Caldera, a pesar de los incentivos promovidos por las autoridades, los cuales incluían un terreno de cincuenta varas cuadradas para cada familia.²⁵¹ El 26 de febrero de 1840, se rehabilitó Puntarenas para el comercio marítimo y se abandonó la idea del traslado a Caldera, que fue caracterizado de “mortífero” por arrieros y comerciantes. El decreto estableció directrices para el diseño de la

²⁴⁸ Francisco María Iglesias, *Documentos relativos a la Independencia. Actas de la Asamblea Provincial y de la Junta Gubernativa – 1823 y 1824* (San José: Tipografía Nacional, Tomo III, 1902), 242-243 y 250-251.

²⁴⁹ Decreto 146 de 5 de octubre de 1827, en República de Costa Rica, *Colección de los decretos y órdenes que ha expedido la Legislatura del Estado, desde el día 1° de marzo de 1827, hasta el 20 de diciembre de 1830* (San José: Imprenta Nacional, II edición, 1886), 49-51. Las colecciones de leyes y decretos en adelante serán consignadas en forma abreviada: CLODR-CR, años respectivos.

²⁵⁰ Decreto LIX, 21 de marzo de 1834, en República de Costa Rica, *Colección de las leyes y decretos expedidos por los supremos poderes Legislativo, Conservador y Ejecutivo de Costa – Rica, en los años de 1833, 1834, 1835 y 1836* (San José, Tomo IV, Imprenta de la Paz, 1858), 112-14

²⁵¹ Orden II, 15 de enero de 1839, en República de Costa Rica, *Colección de las leyes y decretos expedidos por los supremos poderes Legislativo, Conservador y Ejecutivo de Costa – Rica, en los años de 1839 y 1840* (San José, Tomo VI, Imprenta de la Paz, 1860), 6.

población, ordenó construir edificios de almacenes cerca del islote de la punta, y señaló el pueblo pajizo hasta el sitio de Chacarita.²⁵²

La población de Alajuela recibió el estatus de villa por gestión ante las Cortes de Cádiz, y de forma previa había solicitado su separación del curato de Heredia. De forma paulatina, nuevas oportunidades atrajeron a las familias que formaban parte de esta colonización de la sección oeste del Valle Central. A partir de la independencia se vio el surgimiento de la actividad minera en los Montes del Aguacate, cerca de lo que hoy se conoce como los cantones de Naranjo y Atenas en la provincia de Alajuela. Las primeras explotaciones fueron hechas en la mina “Sacra Familia” fundada por la compañía de José Santos Lombardo y Rafael Gallegos en 1820.²⁵³ Los montes del Aguacate representaban una de las barreras naturales que dificultaban el paso hacia la costa pacífica, y constituía uno de los puntos todavía despoblados en esa sección del territorio. Si bien el ciclo minero no atrajo pobladores para la fundación de un asentamiento fijo, el 1° de enero de 1824 se estableció una diputación minera con jurisdicción municipal sobre el denuncia de minas, compuesta por dos representantes con rango de alcaldes constitucionales con autoridad para impartir justicia. Asimismo, el 4 de noviembre de 1824 se estableció una Casa de Rescate, que adquiriría por compra los metales extraídos por las compañías mineras y un cuño provisional para producir las primeras monedas nacionales, aunque su funcionamiento estuvo limitado por la exportación ilegal del mineral a través del Caribe²⁵⁴, y por la baja calidad de la moneda.

La ciudad de San José vivió un rápido ascenso dentro de la jerarquía de los lugares centrales en un espacio temporal relativamente corto. En tres décadas, el pequeño núcleo adquirió estatus de ciudad capital, asiento de las autoridades y centro desde el cual irradió el cultivo del café, el cual constituyó la fuente de la

²⁵² Decreto XIV de 26 de febrero de 1840, en Costa Rica, *CLODR-CR (1839-1840)*, 301-303.

²⁵³ Carlos Araya Pochet, “La Minería en Costa Rica (1821-1843)”, *Revista de Historia*, no. 2 (1976): 86.

²⁵⁴ Ibid, 102-105. Sobre el problema estructural del contrabando en el Caribe, véase María Eugenia Brenes Castillo, “Matina, bastión del contrabando en Costa Rica,” *Anuario de Estudios Centroamericanos* 4 (1978): 393-450.

riqueza y prosperidad del Estado durante la mayor parte del siglo. La concentración de los tabacales en 1814 por orden de la Factoría de Tabacos demandó la incorporación de muchos campesinos, quienes debían invertir gran parte del año en dar mantenimiento al cultivo, y por tanto mantener una residencia permanente.²⁵⁵ En el aspecto político y administrativo, la fijación de la capital en la ciudad de San José fue un proceso que reflejó las muchas desavenencias de los gobiernos locales, especialmente aquellas relacionadas con el modo en que estos dispusieron de su soberanía después de 1821. Mientras algunas ciudades como San José y Alajuela optaron por la independencia total de cualquier potencia externa, Heredia optó por la anexión a México y Cartago intentaba recuperar el control de la autoridad sobre las demás ciudades. La batalla de las Lagunas de Ochomogo, que enfrentó las diferentes facciones a inicios del mes de abril de 1823, es el hecho que se considera definitivo para la supremacía de San José como capital.²⁵⁶ Sin embargo, las disputas por el control del poder de las autoridades se prolongaron hasta 1835, cuando San José se impuso por la fuerza sobre las otras poblaciones, gracias a las maniobras políticas y militares de jefe Braulio Carrillo.²⁵⁷ Asimismo, los gobiernos posteriores consolidaron el estatus de capital con la centralización de los cuarteles en San José en varias administraciones, y la creciente compra de tierras por empresarios y agricultores, base del despegue cafetalero.

3. *Estrategias para la acción colectiva en la coyuntura constitucional gaditana (1812-1821)*

El quinquenio 1808-1812 tuvo un importante impacto político sobre las posesiones del Imperio español en el continente americano. La ocupación de Napoleón Bonaparte en la Península Ibérica motivó la organización de distintos sectores de la población en contra del invasor a través de juntas locales, y precipitó un conjunto de reformas tanto en la península como en sus posesiones ultramarinas. Estas transformaciones tomaron carácter oficial a través de las

²⁵⁵ Rico Aldave, *La Renta del tabaco*, 34-38.

²⁵⁶ Rafael Obregón Loría, *De Nuestra Historia Patria. Hechos militares y políticos* (Alajuela: Museo Histórico Juan Santamaría, 1981), 19-23.

²⁵⁷ Clotilde Obregón, *Carrillo: una época*.

Cortes Españolas que se reunieron en Cádiz en setiembre de 1810 para gobernar en ausencia de Fernando VII, quien abdicó en favor de José Bonaparte.²⁵⁸ De las Cortes de Cádiz, en las cuales estaban representados todos los dominios del reino en la península y ultramar, surgió la Constitución Española de 1812, la cual otorgó facultades a estos dominios para autogobernarse por medio de corporaciones municipales. Estos hechos impulsaron la política borbónica de fomento a la autonomía de villas y pueblos para restar poder a las elites residentes en las ciudades de conquista durante la segunda mitad del siglo XVIII.²⁵⁹

Este fraccionamiento del poder en unidades políticas autónomas, y aun interdependientes entre sí, reflejó distintas percepciones en torno a la cooperación para el mantenimiento de caminos y puentes. La evidencia documental, especialmente las actas municipales y correspondencia entre corporaciones municipales, muestran distintas estrategias de los actores frente a la urgencia de reparar las vías de comunicación. A continuación se examinan estas a la luz del modelo propuesto para el análisis de la acción colectiva.

En el contexto de reforma política de las Cortes de Cádiz, los dominios de ultramar experimentaron nuevos mecanismos de gobierno. Por ejemplo, el gobernador de la provincia de Costa Rica, Juan de Dios de Ayala, fomentó la participación de los vecindarios por medio de peticiones o reclamos. Consecuentemente, los vecinos de los barrios de la ciudad capital de Cartago presentaron al gobernador al finalizar el mes de enero de 1812 una serie de peticiones en las cuales expresaban sus más urgentes necesidades. Asimismo, dados los levantamientos contra las autoridades españolas en la vecina provincia de Nicaragua al finalizar el año de 1811 –que amenazaba con extenderse a otras jurisdicciones– es posible que el gobernador concediera este privilegio a los vecinos con el fin de prevenir una crisis similar en Costa Rica.

²⁵⁸ Rodríguez, *El experimento de Cádiz*, 47-78.

²⁵⁹ Véase Dym, *From Sovereign Villages*

Aunque se cuenta solamente con las respuestas ofrecidas por los barrios de la ciudad de Cartago al gobernador Ayala, su contenido muestra con gran elocuencia el problema formulado por Olson. La representación del barrio de Chircagres expresó en 1° de febrero de 1812 que sus habitantes se comprometían a “componer puentes y pasos en nuestro barrio”²⁶⁰, bajo la condición de quedar exentos “[d]el trabajo de las otras que no sean de nuestro terreno.” En la misma fecha, el barrio de Arrabal expresó en su memorial que los puentes de su vecindario “se obligan *como siempre* a poner[los], pero no [los] de los demás barrios.”²⁶¹ Si se considera el modelo basado en Olson, es posible inferir que la cooperación voluntaria era más frecuente al interior de los barrios pues los costos de vigilancia mutua en el comportamiento de los vecinos eran menores debido al carácter reducido de estas localidades. La posibilidad de ser delatado ante el vecindario por uno o varios vecinos al incumplir una regla es cada vez mayor en grupos reducidos como este tipo de caseríos nucleados presentes en el Valle Central.²⁶² Hace falta más evidencia que permita comprobar tal hipótesis, aunque la participación de poblaciones y villas en el suministro de otros bienes colectivos como el mantenimiento de tierras ejidales, la afiliación a cofradías y hermandades para el sostenimiento del culto católico y la participación local en la destrucción de la plaga de la langosta emplean una lógica de vigilancia y sanción de comportamiento similar, que tiene como objetivo reducir el oportunismo.²⁶³

Estos testimonios en sí muestran variadas percepciones en torno a la acción colectiva. Por una parte, algunos vecinos estaban de acuerdo en que las veredas

²⁶⁰ ANCR Municipal 451 (1812), f 5.

²⁶¹ ANCR Municipal 451 (1812), f 6. El destacado es propio.

²⁶² El tamaño promedio de las vecindades de la provincia en 1777-1778 era de 305,2 habitantes, exceptuando los tres núcleos de población mayores (San José, Cartago y Heredia, que incluía a Alajuela como barrio). A la vez, estos núcleos se dividían en barrios y cuarteles que constituían verdaderos caseríos. Cálculos hechos a partir de Pérez Brignoli, *La población de Costa Rica*, 6.

²⁶³ La construcción de templos también constituía un esfuerzo colectivo. Aunque algunas fuentes refieren a la participación de los vecinos en tal esfuerzo, aún falta la reconstrucción de la logística de la obra, que muestre los mecanismos de vigilancia colectivos. Véase el testimonio del gobernador Tomás de Acosta sobre la Villa Vieja en 1803 en Carlos Meléndez Chaverri, “Algunos testimonios documentales relativos a la construcción del nuevo templo a partir de 1797,” en *Heredia: historia, tradiciones y vivencias*, ed. Carlos Meléndez Chaverri (Heredia: Editorial de la Universidad Nacional, 1997), 29.

y puentes de propiedades privadas o de interés particular debían ser reparadas por los interesados. Los moradores del Tejar expresaron en 27 de enero de 1812 que los puentes que demandaban algunos vecinos de la ciudad de Cartago en sus propiedades, fueran contruidos por estos mismos “a su costa porque asta (sic) aquí an sido puestas de balde por los barrios.”²⁶⁴ Asimismo, los vecinos de Taras pidieron en 30 de enero de 1812 que el camino de Matina “se componga por los acendados de aquel valle, y no por quenta de las rentas de propios”²⁶⁵, que comprendía un fondo para atender las necesidades de la comunidad. Por otra parte, entre los barrios estaban de acuerdo en que los pasos y puentes colindantes debían ser enmendados entre las poblaciones interesadas. Entre los reclamos de los barrios se encontraba que los puentes y caminos que favorecían el tránsito de la capital eran reparados a su costa. Los vecinos de Tejar solicitaron que el puente ubicado en el “Paso de los Toros” lo construyesen los vecinos “de trabajo común con inclucion de los de la ciudad.”²⁶⁶ Los habitantes del barrio de Arenilla requirieron en 29 de enero de 1812 que los puentes necesarios fuesen fabricados “no solo por los varrios... y si esto fuere justo, haya de concurrir el vecindario de la ciudad.”²⁶⁷ En general, la respuesta de los barrios expresa un comportamiento localista ante los problemas que involucraban acción colectiva.

El 9 setiembre de 1812, el gobernador Juan de Dios emitió un decreto que disponía que:

“Las cargas públicas, como redificacion de casas municipales, composición de caminos, puentes y demás semejantes se distribuirán entre todos los vecinos de los pueblos de qualquier clace que sean.”²⁶⁸

Aunque la regla anterior fue creada con el fin de asegurar la cooperación en las cargas públicas, en alguna medida ya había sido incorporada como hábito entre los habitantes de la provincia, como pudo observarse en las respuestas de los

²⁶⁴ ANCR Municipal 451 (1812), f 1.

²⁶⁵ ANCR Municipal 451 (1812), f 4.

²⁶⁶ ANCR Municipal 451 (1812), f 1v.

²⁶⁷ ANCR Municipal 451 (1812), f 3.

²⁶⁸ ANCR Complementario colonial 3504 (1820), f 2. No se ha ubicado el decreto original de 1812, pero se dispone de este extracto citado por José Santos Lombardo en 1820 en una serie de gestiones para reconstruir el puente sobre el río Grande, analizadas más adelante.

barrios de Cartago al gobernador. Si bien esto aplicaba a un nivel local –barrio, vecindarios o villas– entonces, ¿cómo se lograría que las poblaciones contribuyesen a reparar un camino o puente más allá de su jurisdicción? Para responder a esta pregunta de forma tentativa, considérense los dos casos analizados a continuación.

El primero refiere al acuerdo entre el presbítero Joaquín Lizano Baumont, cura párroco de la villa de Alajuela, y los ayuntamientos constitucionales de San José, Heredia, Cartago y Alajuela, por medio del cual el cura se comprometía a reparar las cuestas de los Montes del Aguacate. A cambio, cada ayuntamiento debía contribuir a pagar los costos de dichas reparaciones. El segundo caso corresponde con dos eventos naturales registrados en los archivos municipales que evidencian la cooperación de los ayuntamientos en la reparación del Camino Real.

Joaquín Lizano, quien acreditó su trabajo en dicho camino, demandó en repetidas ocasiones el pago que los ayuntamientos acordaron reintegrar. En memorial sin fecha, el cura indicó que “[t]odos los citados pueblos de esta provincia [de Costa Rica] gustosos ofrecieron contribuir para el costo de esta obra tan benéfica y necesaria [...]”.²⁶⁹ Efectivamente, en un oficio de 23 de abril de 1813 dirigido al ayuntamiento de Heredia, el gobernador Ayala señaló que el costo se distribuiría de la siguiente manera: el vecindario de Alajuela ofreció cincuenta pesos, el de Heredia noventa, y el de San José cien.²⁷⁰

En vista de que los trabajos dirigidos por Lizano no soportaron las primeras lluvias del año, los ayuntamientos rechazaron el reintegro de los costos al cura. El 17 de mayo de 1813, el ayuntamiento constitucional de Heredia recibió oficio del gobernador, el cual informaba que el camino abierto por el presbítero Joaquín Lizano en la “cuesta del río Grande” se había desplomado debido a las fuertes lluvias y a causa de “estar sin los simientos y solides nesecaria”.²⁷¹ Durante el

²⁶⁹ ANCR Colonial Cartago 1044 (1813), f 17.

²⁷⁰ ANCR Municipal 452 (1813), f 8.

²⁷¹ ANCR Colonial Cartago 1044 (1813), f 28.

lapso que duró el litigio, los ayuntamientos hicieron varias exploraciones al camino de Lizano, pero la mayoría de los informes de los peritos desaprobaban los trabajos dirigidos por el cura. El informe vertido por dos comisionados del ayuntamiento de Heredia en 19 de julio de 1813 indicó que el camino “en ningún tiempo puede ser extable, ni permanente [...]”.²⁷² En 9 de setiembre de 1813, Nicolás Carrillo por el ayuntamiento de Cartago señaló que a pesar del tráfico regular, “luego que apuren las aguas, se ha de descomponer de modo que vendrá a ser inútil... por no tener aquella solidez competente para sostener el ímpetu de las aguas [...]”.²⁷³ Los comisionados para una nueva exploración enviados por el ayuntamiento de San José expusieron el 23 de febrero de 1814 que “no hubo composicion por haver hallado falsedad en el dicho camino [...]”.²⁷⁴ A esto se sumaron las propuestas de dos contratistas, quienes ofrecieron mejorar las condiciones del camino reparado por Lizano. El 21 de mayo de 1813, el ayuntamiento de Heredia convocó a Juan Barrantes, vecino de dicha población, quien ofreció construir un camino carretero con un costo menor a los cuatrocientos pesos.²⁷⁵ El 9 de agosto de 1813, Nicolás Castro, vecino de San José, ofreció habilitar el camino viejo por un costo de quinientos pesos, según el cálculo hecho por el maestro albañil Pedro Castellón, y dejarlo expedito para el mes de noviembre “quando se comiensa a traficar con mayor fuerza.”²⁷⁶ Falta evidencia para saber si las gestiones favorecieron a Lizano, pues el expediente finaliza con la solicitud de documentos por parte del cura para elevar el caso a la Audiencia de Guatemala.

En contraste, los ayuntamientos contribuyeron a la composición del paso y puente sobre el río Grande en ocasión de dos eventos naturales, relacionados con la estación lluviosa. El primero ocurrió en mayo de 1813, cuando el cabildo de Heredia solicitó al gobernador convocar a los ayuntamientos vinculados por el

²⁷² ANCR Complementario colonial 2470 (1813), f 3v.

²⁷³ ANCR Cartago 1044 (1813), f 9v.

²⁷⁴ ANCR Cartago 1044 (1813), f 35-35v.

²⁷⁵ ANCR Municipal 439 (1813), ff 99-99v.

²⁷⁶ ANCR Cartago 1044 (1813), f 6v.

Camino Real para reparar el paso sobre el río Grande y montes del Aguacate, ya que debido a un fuerte aguacero:

“[el puente] se desplomó y perdió enteramente, y que por esta causa y la de estar intransitable el camino viejo de la misma cuesta se haya (sic) la mayor parte de esta provincia *sin salida* para el puerto de Punta de Arenas, Haciendas del Andecho (sic: de Landecho) y Bagaces y sin el comercio corriente con Nicoya y Nicaragua por ser como es la única salida el citado camino.”²⁷⁷

En atención a las circunstancias descritas, el cabildo de la ciudad de Cartago propuso en 26 de junio de 1813 reparar el camino antiguo con la concurrencia de todos los ayuntamientos. En respuesta a dicha proposición, la municipalidad de San José acordó el 28 de junio de 1813 que se aprobase la contribución por parte de todas las corporaciones municipales “en el consepito que este público concurrirá a prorrata con la parte que le corresponde, ya sea en dinero, víveres, etc.”²⁷⁸ En 26 de julio de 1813, el ayuntamiento de Barva avaló la propuesta del cabildo de Cartago, y acordaron que “todos de común acuerdo estamos de llano a que esta corta vecindad satisfaga lo que se le detalle a prorrata con las demás, por el vien que a todos nos resulta de un paso tan preciso [...]”²⁷⁹ Aunque no se ha encontrado evidencia que describa cómo los ayuntamientos obtendrían los recursos en sus correspondientes vecindarios, el compromiso de los vecinos de las poblaciones de contribuir voluntariamente en las reparaciones quedó expresado en dichas determinaciones.

El ayuntamiento de la villa de Alajuela, por otra parte, se negó a participar en el prorrato. En un memorial recibido por el ayuntamiento de dicha villa el 4 de octubre de 1813, algunos vecinos recurrieron al cuerpo municipal para solicitar que se les eximiese de cooperar con una nueva contribución. La negativa se debía a la escasez de recursos derivada del proceso de segregación respecto al curato de Villa Vieja y a la compra de tierras del vecindario, según lo reportaron en el escrito. Los representantes del vecindario señalaron que ya habían

²⁷⁷ ANCR Municipal 452 (1813), f 9v-10. El destacado es propio.

²⁷⁸ ANCR Guatemala 964 (1813), ff 1-1v.

²⁷⁹ ANCR Guatemala 964 (1813), ff 2-2v.

contribuido con la reparación hecha por Lizano “sin repugnancia” y que se comprometían a participar en “qualesquiera otro trabajo [...] con nuestras fuerzas, pues en esto no es faltar a la debida ovediencia de nuestros superiores, y solo se versa hazer veer (sic), nuestras indigencias [...]”.²⁸⁰

El segundo evento ocurrió a partir del 11 de setiembre de 1820, cuando José Santos Lombardo, procurador síndico de la ciudad de Cartago, inició una serie de gestiones con ocasión de otro desastre causado por la estación lluviosa en el puente sobre el río Grande. Santos Lombardo solicitó a cada ayuntamiento vinculado con el Camino Real que nombrase a la mayor brevedad dos comisionados para determinar el mejor lugar para construir un nuevo puente sobre el río Grande. Nuevamente, la urgencia se basaba en la trascendencia de la ruta para el comercio de la provincia a través del cual “la mayor parte de vecinos se hayan compelidos a salir por este único camino a traher sal, algodón, cacao, palma, añil, y otras muchas cosas [...]”.²⁸¹ Santos Lombardo indicaba que con el cierre de la ruta

“en muy corto tiempo se verá la provincia *aislada*, que aun los correos sería moralmente imposible su pasage... y por el perjuicio que desde luego sobrevendría a toda esta provincia como transito único para los algodones, ganado, y demás ingresos... [y] para la exportación de víveres que se conducen a Panamá por el Puerto de Punta de Arenas...”²⁸²

Después de que los ayuntamientos deliberasen sobre el lugar para la colocación del puente, enviando al efecto exploradores prácticos –un proceso que tomó aproximadamente tres meses,– el gobierno de la provincia remitió en 23 de noviembre de 1820 el expediente con los pareceres de las corporaciones municipales a la Diputación Provincial con el fin de obtener la autorización para percibir contribuciones de los vecindarios, según lo establecía el artículo 322 de la Constitución gaditana.²⁸³ Mientras retornaba la respuesta, el procurador síndico de Cartago, capitán Santiago Bonilla, en un informe sin fecha propuso al

²⁸⁰ ANCR Colonial Cartago 1044 (1813), f 15v.

²⁸¹ ANCR Complementario colonial 3504 (1820), f 22.

²⁸² ANCR Complementario colonial 3504 (1820), ff 18-18v. El destacado es propio.

²⁸³ Gobierno de la Monarquía Española, *Constitución Política de la Monarquía Española* (Madrid: Sin pie de Imprenta, 1822), 103.

ayuntamiento de Cartago que le remitiese la cantidad de 30 pesos de sus fondos de propios, con el fin de arrancar con la composición del paso y puente sobre el río Grande, monto que ofertó Antonio Castro por su trabajo. Tal cantidad sería reintegrada por los otros ayuntamientos “a proporción, incluyéndose los vecinos de esta ciudad [de Cartago].” El procurador síndico también manifestó a dicha corporación la urgencia de invitar a los demás ayuntamientos a cooperar, pues “haciendo la contribución cada uno a proporción de su principal, según las reglas de la justicia distributiva, conmutativa y legal, ningún vesino quedará gravado a perjuicio de su precisa sostención (sic: subsistencia).”²⁸⁴

Cabe la posibilidad de que la diputación provincial demorase la autorización solicitada en 23 de setiembre por el gobierno para solicitar contribuciones para la reparación del paso y puente sobre el río Grande. Los ayuntamientos requerían de una solución inmediata, dado el inicio de una nueva estación lluviosa para el año 1821. Una de las sugerencias provino del ayuntamiento de Cartago, el cual propuso en 28 de mayo de 1821 una consulta a la Diputación Provincial sobre la venta de las tierras de Poás, en la provincia de Alajuela, con cuyo fondo se construiría un nuevo puente sobre el río Grande que sería reintegrado “con una moderada pencion en los que lo trafiquen [...]”.²⁸⁵ Esta sugerencia ciertamente parecía racional desde un punto de vista hacendario, esto es, gravar cualquier fuente de riqueza. De hecho, durante gran parte del siglo XVIII, previo a la construcción de los primeros puentes, el paso por el río Grande se llevaba a cabo por medio de una canoa, un servicio que percibía dos reales por pasajero, un real por mula y dos reales por carga de efectos.²⁸⁶ No obstante, el estatus político que adquirieron los ayuntamientos los colocaba en posición de demandar una participación relativamente equitativa entre todos los usuarios del bien público.

El ayuntamiento de San José, en respuesta a la sugerencia de distribuir el costo de las reparaciones del puente y paso del río Grande, acordó en sesión municipal

²⁸⁴ ANCR Complementario colonial 3504 (1820), ff 22v-23.

²⁸⁵ Archivo Nacional de Costa Rica, “Actas del Ayuntamiento de Cartago (1821)”, *Revista del Archivo Nacional* XV, no. 7-9 (julio-setiembre, 1951): 210.

²⁸⁶ Fonseca et al, *Costa Rica en el siglo XVIII*, 201.

de 18 de junio de 1821 elevar la consulta a la Diputación Provincial según lo establecido por la Constitución gaditana. Según los procuradores síndicos, el prorrateo del costo ofrecía “la mayor equidad y sencilles” para el vecindario josefino.²⁸⁷ La corporación municipal de Heredia fue más elocuente en la defensa del principio de cooperación entre los vecindarios interesados en la reparación del puente. En sesión de 25 de junio de 1821, después de oír la exposición de los procuradores síndicos, los cabildantes acordaron subsidiar los trabajos por medio del prorrateo acostumbrado, guardando “el justo equilibrio que debe haver entre los pueblos que se comprenden en la provincia [...]”.²⁸⁸ El cabildo constitucional de Barva, tomando en cuenta la exposición hecha por su homólogo de Heredia y la declaración de sus procuradores síndicos, manifestó que “llevando el trabajo dicho por sus devidos y acostumbrados términos concurrirán todos los pueblos de la provincia [...]”.²⁸⁹ Aunque no se cuenta con las deliberaciones de los otros ayuntamientos, es posible que la mayoría rechazara la proposición de imponer un peaje, lo cual se comprueba con la solicitud del ayuntamiento de Cartago a las corporaciones de San José y Barva para entregar la cantidad correspondiente al prorrateo de los costos, los cuales fueron valorados en 13 pesos, y suministrados por los fondos municipales de la ciudad capital.²⁹⁰

Las respuestas de los ayuntamientos de Heredia y Barva, sospechosamente similares entre sí, mostraron con gran elocuencia una síntesis del dilema de la cooperación/oportunismo que este estudio analiza. La corporación municipal de Heredia argumentó que la imposición de gravamen inquietaría tanto a arrieros y comerciantes, pero que afectaría especialmente a “los pobres infelises que por lo general trafican el puente para salir a solicitar sus conciertos (sic: negocios comerciales), hacer sus salinas y conducir sus sales [al Valle Central].”²⁹¹ El

²⁸⁷ ANCR Municipal 485 (1821), ff 62-62v.

²⁸⁸ ANCR Municipal 67 (1821), ff 28-28v.

²⁸⁹ ANCR Municipal 486 (1821), 30v

²⁹⁰ Véase para el caso de Barva ANCR Complementario Colonial 5399 (1821), f 23; para San José ANCR Municipal 64 (1821), f 43.

²⁹¹ ANCR Municipal 67 (1821), ff 28-28v.

ayuntamiento de Barva agregó que el perjuicio derivado del peaje “no se experimenta en los puentes, pues con no tener necesidades no salen de la patria y hacen sus negociaciones sin serles presiso pasar el indicado puente [...]”.²⁹² En este caso, los ayuntamientos ejercieron un rol de vigilancia frente a una proposición que beneficiaba a los sectores capaces de enfrentar los costos de transporte. Aunque el decreto de 9 de setiembre de 1812 fue abolido junto con otros reglamentos y leyes coloniales a partir de la independencia, los principios de equidad y justicia en la distribución de las cargas comunitarias –tanto en la construcción de caminos como en otras acciones que requerían un esfuerzo colectivo– se mantuvieron durante gran parte del siglo XIX, y formaron parte del contenido de las formas de acción colectiva empleadas en la construcción de caminos y puentes en la colonización de nuevos territorios, como se verá más adelante.

Los casos examinados presentan diversas variaciones del modelo de análisis propuesto. Si existe un amplio interés colectivo por mantener vías de comunicación accesibles, tanto para el intercambio exterior como para otras actividades de importancia para las poblaciones (correspondencia, comercio local de abastos, recolección de leña y frutos para subsistencia de la unidad familiar), ¿por qué hay cooperación en unos casos y en otros no? Olson señaló que existe la tendencia dentro de las Ciencias Sociales a creer que todo interés colectivo efectivamente motivaría siempre la cooperación espontánea de todos los actores sociales. Sin embargo, como enseña la teoría de la elección racional, en el proceso entran en juego diversas estrategias de los actores, tanto cooperativas como oportunistas. El caso de los barrios de la ciudad de Cartago en 1812 muestra ambas estrategias: por una parte, la ciudad de Cartago –residencia de la elite política y económica de la época– tomando ventaja del trabajo y los recursos proporcionados por los barrios; por otro lado, el compromiso de los barrios de cooperar de forma voluntaria, en la medida que no se les exigiese recursos o trabajo para otras localidades.

²⁹² ANCR Municipal 486 (1821), 30v

El acuerdo entre el presbítero Joaquín Lizano y los ayuntamientos exhibe un comportamiento ciertamente oportunista por parte de las corporaciones municipales. Existen dos factores a considerar en esta explicación. Por una parte, aunque la estructura política de estas corporaciones estaba en su infancia, existía una notable interdependencia entre los distintos cuerpos fácil de detectar en la evidencia documental. Las determinaciones de una municipalidad en torno a la reparación del Camino Real afectaban al resto de las poblaciones asociadas a la misma ruta. Por otro lado, aunque el expediente del caso sugiere que el pago estaba sujeto a la aprobación de la obra por cada uno de los ayuntamientos, la ausencia de un acuerdo o contrato escrito que estableciera obligaciones entre ambas partes estableció motivos para que los ayuntamientos desertasen del acuerdo. Sin la presencia de un acuerdo escrito, la participación de un solo vecindario –el caso de Alajuela– no obligaba al resto de las poblaciones a cumplirlo.

En contraste con el caso de Lizano, ¿qué explicaría el compromiso de los ayuntamientos de cooperar para la reparación de los pasos por los Montes del Aguacate y puente sobre el río Grande durante las estaciones lluviosas de 1813 y 1820? El acceso cada vez mayor al mercado regional, y al finalizar el periodo colonial a las plazas del sur (Panamá, Perú) dependía de vías de comunicación expeditas. El riesgo de quedar aislados de estos mercados y de toda comunicación con las poblaciones externas al Valle Central, reflejado en la correspondencia entre ayuntamientos, posiblemente sirvió de incentivo para que las corporaciones municipales empleasen la cooperación como estrategia dominante. Sin embargo, la estrategia comprendía la participación de los vecinos según reglas de justicia y equidad comunes en las sociedades agrarias de Antiguo Régimen.

En suma, la transición hacia la era republicana presenta los elementos del modelo de cooperación basado en Olson. Las posibilidades de aumentar la riqueza por medio del comercio y las nuevas condiciones políticas que requerían una comunicación fluida constituyeron importantes incentivos para la

cooperación por parte de los vecindarios. La transición a un Estado libre introdujo dos variables de gran influencia en las formas de cooperación: un sistema político con la capacidad de legislar y de hacer cumplir reglas a través del uso de la fuerza, y el desarrollo de un sistema hacendario basado en el colonial, capaz de sostener los funcionarios encargados de la ejecución y vigilancia de las reglas, y de la imposición de costos a los infractores.

4. *La cooperación forzosa: las primeras contribuciones para la construcción y reparación de caminos y puentes en la era republicana*

Desde los primeros años de la independencia, los impuestos al comercio constituyeron la base de los recursos para el financiamiento de los caminos hacia la zona costera. Bulmer-Thomas argumenta que, a pesar de la pretensión de los grupos comerciantes por eliminar las restricciones coloniales al tráfico comercial y abrazar la doctrina del *laissez-faire*, los nuevos estados aumentaron la dependencia de los impuestos al comercio con el fin de maximizar el ingreso.²⁹³ El paulatino aumento en el tráfico comercial –a pesar del reducido volumen del comercio durante las primeras décadas de la independencia– alimentó uno de los principales rubros de la Hacienda pública: las rentas por impuestos al comercio marítimo exterior.

La primera medida para sufragar las reparaciones del Camino Real y sus puentes fue el uso de las rentas marítimas, especialmente la que denominaban consulado municipal. La regulación sobre este impuesto fue incluida en el arancel de 13 de febrero de 1822 el cual señalaba un dos por ciento sobre las importaciones.²⁹⁴ La Junta Superior Gubernativa, órgano administrativo provisional durante la coyuntura de la independencia, adjudicó en varias ocasiones el producto de este impuesto a la composición de la vía al Pacífico, tanto del camino hacia el puerto de Puntarenas, como de los puentes que atravesaban los ríos más importantes (Virilla, Grande y Barranca). Así, en 26 de setiembre de 1822, la Junta acordó

²⁹³ Víctor Bulmer-Thomas, *La historia económica de América Latina desde la Independencia* (México: Fondo de Cultura Económica, 2010), 50-52.

²⁹⁴ Este arancel es mencionado en posteriores informes, pero aun no se ha encontrado la emisión de tal orden. Véase ANCR Hacienda 7502 (1827), f 3.

convocar legados de los pueblos para “establecer el arbitrio conveniente para el reintegro del costo del puente del río Grande”, el cual se había tomado del fondo de consulado.²⁹⁵ Más tarde, en 29 de octubre de 1822, el ayuntamiento de Cartago comunicó a la Junta que contribuiría con 18 pesos semanales para el pago de los peones necesarios para arreglar el puente y cuesta de río Grande, ayudado con una fracción del fondo de consulado “que este es el giro de su institución”.²⁹⁶ Luego, dicha junta convino en 4 de diciembre de 1822 exigir al receptor de alcabalas que le informara sobre la cantidad remanente del ramo de consulado, para tomar trescientos pesos a invertir en las reparaciones de la cuesta del río Grande, cantidad que fue aumentada a quinientos pesos en 17 de diciembre de 1822.²⁹⁷

A pesar de la existencia de este fondo de consulado municipal, la escasez característica del ramo de Hacienda en gran parte de la América hispánica durante el primer decenio de la independencia, limitó todavía más las opciones para sufragar las constantes reparaciones de esta importante vía. Esta crisis en Costa Rica se intensificó a partir de la centralización de las rentas de la República Federal de Centro América, la cual apropió ciertos ingresos de los estados miembros en una sola Hacienda bajo el control del gobierno federal. De esta forma, la renta del tabaco, la alcabala marítima y la pólvora quedaron bajo el régimen de centralización federal, el cual disminuía significativamente el erario disponible para cada estado, pues estas entradas constituían en muchos casos el grueso del ingreso. Adicional a la centralización, la Constitución federal eliminó la potestad de los estados de imponer gravámenes al comercio, reservando dicha atribución para el Congreso Federal.²⁹⁸

²⁹⁵ Francisco María Iglesias, *Documentos relativos a la independencia. Actas de la Junta Gubernativa y del Primer Congreso Constituyente-25 de octubre de 1821 al 29 de marzo de 1823* (San José: Tipografía Nacional Tomo II, 1900), 218.

²⁹⁶ Francisco María Iglesias, *Documentos relativos a la independencia. Actas de los Ayuntamientos desde fines de 1821 hasta diciembre de 1823* (San José: Tipografía Nacional Tomo I, 1899), 131.

²⁹⁷ Iglesias, *Documentos...* *Actas de la Junta Gubernativa*, véanse 263 y 273-274.

²⁹⁸ Asamblea Nacional Constituyente de la República Federal de Centro América, *Constitución de la República Federal de Centro-América dada por la Asamblea Nacional Constituyente en 22 de noviembre de 1824* (Guatemala: sin pie de imprenta, 1825), 40.

La respuesta del Estado costarricense ante estas restricciones fue asumir temporalmente las rentas federales como propias durante las frecuentes crisis del gobierno federal. Así, Costa Rica utilizó recurrentemente dichos ingresos para sufragar distintos gastos, bajo la excusa de que los conflictos de los otros estados habían quebrantado la unidad y el pacto federal, por lo que provisionalmente asumía su soberanía mientras se zanjaban las disputas al interior de la Federación, extendiéndolo a la administración de la Hacienda.²⁹⁹ El historiador Jesús Rico Aldave documenta muy bien este proceso para el caso de la Renta del Tabaco³⁰⁰, pero no existen estudios que aborden la administración de las rentas marítimas durante este periodo. La evidencia sugiere que, a pesar de las prohibiciones hechas por la Administración Principal de Alcabalas de la Federación en febrero de 1827³⁰¹, el gobierno de Costa Rica también asumió la administración de esta parte de las rentas, pues según informe rendido al intendente general Joaquín Rivas en 6 de noviembre de 1837, el Estado costarricense decretó en 23 de diciembre de 1830 un nuevo arancel que apropiaba el consulado como parte de las rentas estatales.³⁰² Adicionalmente, el decreto de 31 de mayo de 1827 asignó el producto del impuesto de consulado para la reparación de los “camino generales”, que conducían hacia Puntarenas, Nicaragua y Matina.³⁰³

Las restricciones que decretó el gobierno federal para la imposición de contribuciones sobre el comercio, no detuvieron al Estado costarricense para impulsar la creación de nuevos impuestos que sufragasen los gastos del naciente Gobierno. En 8 de junio de 1825, el Concejo Representativo informó al jefe de Estado que “en atención a la escases de fondos públicos en el Estado para cubrir los presisos gastos de su administración” recomendaba la imposición de derechos al intercambio comercial, con excepción de aquellos bienes que escaseaban, tales como algodón y el hierro, que debían dejarse libre de

²⁹⁹ Rico Aldave, *La Renta del tabaco*, 185-195.

³⁰⁰ *Ibid*, capítulos I y II

³⁰¹ ANCR Hacienda 7502 (1827), ff 2-3v.

³⁰² ANCR Hacienda 14106 (1837).

³⁰³ Decreto 131 de 31 de mayo de 1827, en Costa Rica, *CLODR-CR (1827-1830)*, 28.

derechos.³⁰⁴ El 17 de julio de 1827, un grupo de diputados sometió a discusión del cuerpo legislativo un proyecto de ley que gravaría la introducción de bienes importados y ganado en pie a través de la garita del río Grande. El proyecto abría la discusión en torno a cuáles eran los actores responsables de dar mantenimiento a los caminos denominados “generales”, o los que conducían hacia la costa y los puntos fronterizos. En su argumentación sostenían que:

“los caminos generales... exigen una composición [que] precente la mejor comodidad a los viajeros y traficantes; conciderando que tales ventajas refluyen mas de cerca en favor suyo y que convensido de ellas no les será gravoso cualesquiera derecho que se les imponga de piage para la composición de los mismos [...].”³⁰⁵

Es posible que el gobierno federal obstaculizara la tentativa costarricense, la cual se materializó a partir del decreto de 7 de agosto de 1827, que gravaba la entrada de cada bulto de mercadería con un real –con excepción de lo que se producían dentro del territorio–, y la introducción de ganado mayor con medio real.³⁰⁶ Como el gobierno federal aún mantenía restricción a la creación de gravámenes al comercio, el gobierno de Costa Rica emitió un nuevo decreto en 4 de setiembre de 1827 que asumió provisionalmente las rentas federales bajo un régimen de excepción.³⁰⁷ Estos fondos serían destinados a la reparación de los dos caminos generales.³⁰⁸

Los caminos locales fueron financiados directamente a través de una contribución anual obligatoria para los varones mayores de edad, denominada contribución itineraria o subsidiaria. Esta tenía como fin lograr la cooperación de los habitantes en general para dar mantenimiento a los caminos vecinales, o como son definidos en las leyes “de pueblo a pueblo”. En el capítulo anterior pudo observarse que la contribución de caminos implicaba la participación de “todos” los vecinos, excepto los pueblos indígenas y sectores más pobres. En el caso de las poblaciones indígenas, la exclusión sobre este tipo de tributo estuvo

³⁰⁴ ANCR Gobernación 13230 (1825)

³⁰⁵ ANCR Congreso 582 (1827), f 1-1v

³⁰⁶ Decreto 137 de 7 de agosto de 1827, en Costa Rica, *CLODR-CR (1827-1830)*, 34-35

³⁰⁷ Rico Aldave, *La Renta del tabaco*, 185-195

³⁰⁸ ANCR Congreso 582 (1827).

sancionada por la costumbre durante el periodo colonial. En contraste, a partir de la ruptura con el Imperio español desaparecieron de forma gradual los privilegios a lo interno de la sociedad, lo cual implicó que todos los grupos estarían sujetos al imperio de la ley. Al menos así lo percibía un funcionario de la Renta del Tabaco en febrero de 1829 cuando informó sobre la resistencia de los indígenas y del cura reductor del pueblo de Orosi a destruir las plantaciones de tabaco clandestinas. En su informe es evidente la desaprobación ante la conducta de los vecinos, al aseverar que:

“Desde que la Constitución de la República y del Estado igualó en derechos a todos los habitantes, entraron los indígenas de todos los pueblos a disfrutar muchos goces de que carecían. Tal es el de poderse trasladar a vivir en el lugar que les acomode, sin que persona alguna pueda llamarlos y conducirlos por fuerza al lugar de su residencia como antes se asia (sic: hacía). Así pues de la misma suerte están obligados a todas las cargas, restricciones y sacrificios que exige la Ley de todos los demás sin poderse evadir por concideracion o pretesto.”³⁰⁹

En efecto, la Constitución de la República Federal Centroamericana reafirmó en su artículo cuarto la obligación de todos los habitantes de contribuir en proporción a los gastos públicos sin exenciones ni privilegios.³¹⁰ La evidencia muestra la imposición efectiva del Estado como mecanismo para hacer respetar las nuevas instituciones sobre estos pueblos: en 2 de enero de 1827 el jefe político superior solicitó a la municipalidad de Quircot ejecutar el decreto de caminos vigente a través de los munícipes, quienes debían verificar el padrón levantado en la comunidad “a fin de que todos los empadronados contribuyan con los días de trabajo que manda la citada Ley [...]”.³¹¹ Asimismo, existe evidencia del cumplimiento de ello en los padrones de jornaleros que debían aportar su trabajo en los caminos, levantados por la municipalidad del pueblo de Tobosi en 28 de

³⁰⁹ ANCR Hacienda 6617 (1829), ff. 23-23v.

³¹⁰ Asamblea Nacional Constituyente de la República Federal de Centro América, *Constitución de la República Federal de Centro-América dada por la Asamblea Nacional Constituyente en 22 de noviembre de 1824* (Guatemala: sin pie de imprenta, 1825), 2.

³¹¹ ANCR Municipal 395 (1827), ff 20-20v

setiembre de 1827, 23 de enero de 1828, 3 de enero de 1829 y 26 de abril de 1830.³¹²

A diferencia de la contribución de caminos durante el periodo colonial, los reglamentos de caminos creados durante la primera década de la independencia señalaron con mayor precisión cuáles sectores de la población eran aptos para contribuir y a través de cuáles medios. El decreto de 8 de abril de 1826 estableció que todo individuo entre los 15 y los 50 años de edad debía aportar dos días de trabajo a la composición de caminos, exceptuando a los enfermos, mujeres hijas de familia y miserables. Esta disposición fue complementada por la ordenanza de 2 octubre de 1826, que establecía los dos días de trabajo o el pago de medio peso a cambio de trabajo, y por el decreto de 30 noviembre de 1826 que excluía a las mujeres de dicha contribución y en su lugar señalaba a los “capitalistas” mayores de 50 años.³¹³ El decreto de 20 de mayo de 1831 modificó las disposiciones anteriores al fijar la contribución de medio peso de plata –en dinero– a todos los individuos con el mismo rango de edad, y al señalar un cuarto de peso para los jornaleros, los hijos de familia y los sirvientes domésticos.³¹⁴

Estas disposiciones buscaban mantener el equilibrio social en lo que respecta a las cargas, sobre todo en los sectores económicamente débiles. Así, en 8 de noviembre de 1826 el diputado Manuel Aguilar presentó una moción para excluir a las mujeres de la carga itineraria, alegando que “la contribución de dos reales... es exorbitante con respecto a las mujeres que a lo sumo ganan un real [...]”³¹⁵ En 23 de noviembre de 1826 el Concejo Representativo solicitó a la Asamblea del Estado tomar en consideración la edad de los contribuyentes, porque en las

³¹² ANCR Municipal 393 (1828-1830), ff 2-3, 4-5v. El autor agradece a la Dra. Alejandra Boza por la facilitación de esta referencia.

³¹³ Decreto LXXXVIII de 8 de abril de 1826, Decreto CVI de 2 de octubre de 1826 y Decreto CVIII de 30 de noviembre de 1826, en Estado Libre de Costa Rica, *Colección de los decretos y órdenes que ha expedido la Legislatura desde el día 6 del mes de septiembre de 1824 hasta el 29 de diciembre de 1826* (San José: Imprentas de la Paz y de la Libertad, Tomo I, 1832), 271; 307-312; 329-330, respectivamente.

³¹⁴ Decreto XXI de 20 de mayo de 1831, en República de Costa Rica, *Colección de las leyes y decretos expedidos por los supremos poderes Legislativo, Conservador y Ejecutivo de Costa – Rica, en los años de 1831 y 1832* (San José, Tomo III, Imprenta de la Paz, 1856), 66-67.

³¹⁵ ANCR Congreso 442 (1826).

grandes familias con muchos hijos varones menores, sería desleal “que se les exixiese (sic) por cada uno de ellos un jornal que todavía no son capaces de ganar por su tierna edad.”³¹⁶ En un dictamen dirigido al Concejo Representativo en 18 de junio de 1827, el poder ejecutivo recomendaba considerar a los labradores en clase de jornaleros, bajo la justificación de que los primeros dependían del producto de sus explotaciones para sostener sus familias y cubrir los jornales que complementaban su trabajo personal “en cuyo caso la exacción de la contribución en dinero les es sumamente gravosa como lo es al simple jornalero.” Según el dictamen del poder conservador, esto ponía a los labradores en una situación de desventaja “y aun de una fortuna más expuesta a la ruina si se arruinan sus cosechas, lo que no sucede al jornalero que con el trabajo del día asegura el pan del siguiente.”³¹⁷ Estas discusiones legislativas reflejan el peso que aun mantenían las reglas corporativas en las sociedades pre capitalistas, las cuales aseguraban cierto nivel de subsistencia con el fin de evitar la conflictividad entre los sectores sociales. Dado el tamaño de las villas y poblados, las autoridades locales (pedáneos, alcaldes de cuartel, jueces de policía) ejercían la vigilancia de forma eficaz sobre los individuos enfermos, ancianos, menores y mujeres. Respecto a los jornaleros, las autoridades locales debían levantar listas de estos especificando el nombre y vecindad, dado que existía la posibilidad de que algunos declarasen este oficio con el fin de evadir la contribución en dinero.³¹⁸

5. La transformación del Estado: aproximación desde la teoría de los costos de transacción en la construcción de caminos

Durante el periodo 1811-1842, actores sociales como comerciantes, corporaciones municipales, colonos y exploradores adquirieron interés por extender la red de caminos hacia zonas no colonizadas, y por mejorar las vías de comunicación ya existentes. Sin embargo, el nuevo Estado heredó del periodo colonial una serie de limitaciones para la creación de un proyecto de tal

³¹⁶ ANCR Congreso 476 (1826), f 1v.

³¹⁷ ANCR Congreso 576 (1827), ff. 2v-3v

³¹⁸ Gudmundson, *Costa Rica antes del café*, 76.

envergadura, tales como los limitados recursos pecuniarios, el desconocimiento sobre la geografía del territorio más allá del Valle Central, y la ausencia de expertos con el conocimiento o la técnica para construir caminos estables y duraderos. El primer director de caminos fue nombrado en 1838, pero este no contaba con los requerimientos técnicos o la experiencia en la organización del proceso. Por medio de la estructura básica que el nuevo Estado adaptó de los cabildos constitucionales y del sistema hacendario colonial, estos actores sociales iniciaron la sistematización de algunas tareas en la construcción de caminos y puentes, lo cual llevó a una expansión de lo que se conoce como costos de transacción, y en consecuencia a una transformación del Estado.

Los costos de transacción variaron significativamente respecto al periodo 1760-1811. Según la información de la Tabla II-1, los costos de vigilancia durante esta etapa fueron mayores en lo que refiere a la recolección de impuestos y cargas tributarias. En contraste con el periodo colonial, en que la contribución de caminos era ocasional, los gravámenes fueron requeridos de forma regular. Las autoridades asignaron funcionarios para la dirección y monitoreo de los trabajadores durante las obras. Las autoridades establecieron mecanismos para la sistematización de la información, tanto en lo tocante al comportamiento de los contribuyentes como al registro del espacio con distintos propósitos – colonización, planificación de rutas, delimitación de fronteras, etc. La información y habilidades para negociar de los agentes locales facilitaron el establecimiento de contratos para el suministro de materiales, servicios y mano de obra.

Al finalizar el periodo colonial, los habitantes del Valle Central habían establecido exitosamente comunicación con el puerto de Puntarenas, impulsados por un crecimiento demográfico moderado y una paulatina colonización de la sección oeste del Valle Central. Un sector de la población –principalmente constituido por comerciantes– se interesó por explorar nuevas rutas y establecer alguna vereda que permitiese acceder al mar Caribe. Aunque se contaba con el camino hacia Matina y algunos pasos para llegar al puerto de Moín, existía un creciente interés por construir una vereda hacia el río Sarapiquí, el cual era la creencia que

permitiría navegar hacia el río San Juan y de esta manera llegar al puerto de San Juan del Norte. A pesar de estas iniciativas, los esfuerzos por dirigir el tráfico comercial hacia esta sección del territorio fracasaron durante este periodo. El ilustrador y explorador José María Figueroa atribuyó este fracaso a la “ruindad de algunos políticos” y al interés de los josefinos de privar a la “ciudad hermana o madre” –por supuesto, refiriéndose a Cartago– de una próspera actividad comercial a través del Caribe.³¹⁹ Sin embargo, la lectura de Figueroa tenía sus limitaciones. La paulatina migración hacia el oeste del Valle Central y la orientación a los mercados centroamericano y suramericano acabarían por conceder el predominio a la ruta pacífica. La sección noreste del territorio carecía de asentamientos, por lo cual la apertura y mantenimiento de caminos en esta sección del territorio no era prioritario. Finalmente, el tráfico marítimo a través del Caribe se limitaba al transporte del correo por la Marina Real Inglesa y a un reducido tráfico con Jamaica.³²⁰ Si bien este estudio está interesado en explorar el proceso de configuración de la ruta al Pacífico, el análisis de los proyectos de construcción de caminos hacia el Caribe durante la etapa 1812-1842 permite identificar algunos aspectos sobre el proceso de planificación de las rutas que contribuyeron al establecimiento de un sistema para registrar el territorio.

Posterior a la independencia, surgió un interés por el descubrimiento de nuevas rutas para acceder al Caribe entre sectores gubernamentales y actores particulares, ambos inspirados por el atractivo comercio con los ingleses establecidos en Jamaica. Según un informe publicado en 1862 por el médico alemán Alexander von Frantzius, el gobernador Tomás de Acosta autorizó la exploración hacia lo que era considerado *terra incognita*, con el fin de abrir una vía hacia el río San Juan, atravesando lo que hoy se conoce como la Cordillera Volcánica Central. Frantzius menciona en su informe que los religiosos Aniceto Cartús y Encarnación Fernández hicieron algunas expediciones hacia el norte, atravesando los “valles” de los volcanes Barva e Irazú, aunque no señala la fecha

³¹⁹ ANCR Álbum de Figueroa, Tomo I, f 7v.

³²⁰ León Sáenz, *Evolución del comercio exterior*, 59.

en que lo practicaron.³²¹ También relata la iniciativa de Eusebio Rodríguez, quien después de enviar a algunos baquianos estableció una hacienda ganadera cerca de un afluente del Sarapiquí, denominado San José, en el año 1819. En 1820, Joaquín Mora –hermano del primer jefe de Estado– contrató y aprovisionó algunos de los baquianos empleados por Rodríguez y se internó hasta llegar a la confluencia entre el Sarapiquí y el río San Juan, en donde tomó un bote que lo llevó a territorio nicaragüense. Asimismo son conocidos los intentos de la Compañía Empresaria de Alajuela –compuesta por Francisco Javier, Miguel y Juan Alfaro y otros vecinos de dicha villa– la cual abrió una vereda hacia el río Sarapiquí en 1827 bajo el impulso del decreto de 13 de marzo de ese año. Este señalaba un premio de 500 pesos en dinero y 1000 pesos en tierras baldías a quien descubriese un paso a la ensenada del río San Juan.³²²

³²¹ Alexander von Frantzius, *La ribera derecha del río San Juan (una parte casi desconocida de Costa Rica)* (San José: Tipografía Nacional, traducción de Pablo Bioley, 1893), 10-11. Los escritos del multifacético escritor José María Figueroa también refieren a estas expediciones. Debido a que Figueroa y Frantzius fueron contemporáneos, es difícil determinar la autoría del relato. Véase ANCR Álbum de Figueroa, Tomo I, f 7v.

³²² Decreto 114 de 13 de marzo de 1827, en Costa Rica, *CLODR-CR (1827-1830)*, 3.

Tabla II-1. Costos de transacción en la construcción de caminos, 1812-1842

Instituciones por etapa	Actores participantes en la transacción	Costos de transacción		
		Información	Negociación	Vigilancia
Pagar contribución itineraria	<ul style="list-style-type: none"> Varones entre 15 y 50 años 	<ul style="list-style-type: none"> Registro de bienes y riqueza de vecinos por funcionarios de la municipalidad Diseño de padrón de contribuyentes 		Nombramiento de funcionarios "cobradores" (alcaldes pedáneos, cuarteros, de barrio, jueces de policía)
Pagar impuestos de importación	<ul style="list-style-type: none"> Comerciantes Transportistas 	<ul style="list-style-type: none"> Registro de manifiestos de barcos Contaduría fiscal 		Nombramiento de <ul style="list-style-type: none"> Alcaldes de aduana (río Grande y Puntarenas) Guardas volantes Guardas fronterizos
Evaluar ubicación y distancia de rutas	<ul style="list-style-type: none"> "Prácticos" (arrieros, exploradores, baquianos) Jueces de policía Alcaldes pedáneos y de barrio 	Levantamiento de informes por los jueces de policía.		Asignación de funcionarios para supervisar exploraciones
Exploración de nuevas rutas	<ul style="list-style-type: none"> Exploradores Arrieros Comerciantes Agrimensores 	<ul style="list-style-type: none"> Recolección de testimonios e informes de comerciantes, exploradores, baquianos Levantamiento de informes por agrimensores e ingenieros 		

Tabla II-1. Continuación

Instituciones por etapa	Actores participantes en la transacción	Costos de transacción		
		Información	Negociación	Vigilancia
Adquirir materiales, trabajo y servicios	<ul style="list-style-type: none"> – “Peritos” – Artesanos (albañiles, carpinteros) – Jornaleros – Cocineras – Presidarios y reos por penas menores 	Adquisición de información sobre costos de materiales, servicios y operarios por medio de “peritos”, “tasadores”, “prácticos”	<ul style="list-style-type: none"> – Negociación de miembros de cabildo con otras municipalidades y particulares para acceso a canteras – Negociación de ecónomos (camino locales) y director de caminos con proveedores de materiales, servicios y operarios 	<ul style="list-style-type: none"> – Asignación de funcionarios a la vigilancia en la extracción de piedra, cal, arena (Pavas, Patarrá) – Administración correcta de recursos pecuniarios por ecónomos y director de caminos.
Organizar el proceso de construcción o reparación	<ul style="list-style-type: none"> – Jueces de policía (camino locales) – Director de caminos – Funcionarios militares – “Prácticos” (albañiles, carpinteros, sobrestantes) 			<p>Nombramiento de funcionarios (jueces de policía, director de caminos, militares) para:</p> <ul style="list-style-type: none"> – dirección del suministro de piedra, cal, madera al sitio de construcción o reparación – rendición de cuentas sobre recursos

Tabla II-1. *Continuación*

Instituciones por etapa	Actores participantes en la transacción	Costos de transacción		
		Información	Negociación	Vigilancia
Contratar trabajadores y controlar su disciplina	<ul style="list-style-type: none"> – Jornaleros – Presidarios y reos por penas menores 			Asignación de funcionarios (jueces de policía, director de caminos, militares) para vigilancia de la disciplina de operarios y reos

Décadas más tarde, la iniciativa gubernamental de establecer comunicación terrestre por el Caribe llevó a la apertura de una nueva ruta que accedería al río Sarapiquí. Las incursiones hechas por los religiosos Cartús y Fernández, y las exploraciones de Rodríguez y Mora, fueron de capital importancia para la planificación de las rutas en términos de la calidad de la información que cada uno de ellos aportó a un mejor conocimiento del espacio. Sin embargo, fue la labor de la Compañía Empresaria de Alajuela la que permitió un examen de la ruta más comprensivo. Aunque la vereda no empezó a funcionar de la misma forma que la ruta hacia el Pacífico, este esfuerzo y las exploraciones posteriores proporcionaron información útil durante la paulatina colonización y ocupación de la sección norte del territorio.

El gobierno de la primera década republicana empleó el mismo mecanismo que utilizaron los funcionarios españoles para reconocer las veredas, el cual consistía en citar a individuos con alguna experiencia en la inspección de las trochas. El 28 de abril de 1829, en respuesta a un oficio del jefe político superior, la municipalidad de Alajuela rindió un informe sobre los individuos de su jurisdicción

que habían transportado cargas hacia Sarapiquí desde abril de 1828. En la declaración registró a 10 individuos que informaron sobre el tipo de cargamento que transportaron, el número de bestias con el que traficaron, las condiciones de la vereda y la cantidad de días que tardaron en realizar el viaje.³²³

Costa Rica contó con instrumentos para registrar y planificar el espacio hasta muy avanzado el siglo XIX. El primer mapa que representó las vías de comunicación del territorio fue el *Bosquejo del Estado de Costa Rica* (ver Figura II-1) levantado por el coronel Juan Galindo, cónsul británico en Centroamérica. En una misiva de 7 de octubre de 1834 enviada desde Guatemala, Galindo comunicó al Ministro General del Despacho de Costa Rica su intención de formar un mapa general de Centroamérica, para lo cual ya había recibido planos de los otros países y consultado cartas registradas por “náuticos experimentados”. En el oficio solicitó “la cooperación del ilustrado Gobierno Supremo de Costarrica en la formación de la (sic: del) mapa general [...]”.³²⁴ Una descripción del mapa, cuyo autor se desconoce, señala que el reporte y mapa hechos por Galindo eran el producto de “muchos años, viajes y pesquisas.”³²⁵ Falta evidencia para conocer el tipo de auxilios concedidos por el gobierno de Costa Rica a Galindo, aunque es posible que el plenipotenciario haya preparado su informe con los datos registrados por él mismo y la información proveída por baquianos, comerciantes y arrieros.

³²³ “Expediente sobre el descubrimiento de la vereda a Sarapiquí y río navegable a la ensenada de San Juan, su reconocimiento por el Gobierno y demás efectos subsiguientes,” *Revista del Archivo Nacional* IV, no. 5-6, (mayo-junio, 1940): 289-290.

³²⁴ ANCR Federal 301 (1834).

³²⁵ ANCR Mapas y planos 44028 (1836).

**Ilustración II-1. Bosquejo del Estado de Costa Rica en América Central,
por Juan Galindo (1836)**



Fuente: Juan Galindo, "Sketch of the state of Costarrica in Central America" *Journal of the Royal Geographical Society of London* 6 (1836): 119-35. Imagen disponible en <https://maps.princeton.edu/catalog/princeton-vq27zq916>

El resultado de las observaciones hechas por Galindo en Costa Rica fue publicado en el *Journal of the Royal Geographical Society of London*, el cual incluye el mapa, el cual registra muchos detalles que no aparecían en mapas previos del territorio.³²⁶ El informe de Galindo debe leerse tanto en el contexto de la expansión comercial británica, como también de la coyuntura de las exploraciones científicas llevadas a cabo por enviados europeos. Galindo fungía como corresponsal para la *Royal Geographical Society of London* y contribuía con la *Medico-Botanical Society of London*.³²⁷ Aunque el informe y mapa de

³²⁶ Eduardo Bedoya "La cartografía costarricense en el siglo XIX", en *La cartografía en la geografía*, ed. Jean Pierre Bergoeing Guido et al (Cartago: Editorial Tecnológica de Costa Rica, 2012): 11-59.

³²⁷ *Morning Chronicle*, Jueves 19 de enero, 3.

Galindo en esencia no contribuían a la planificación de nuevas rutas, resalta la importancia del acceso a la información y los costos que derivaron del reconocimiento del territorio.

El primer registro científico sobre una ruta lo escribió el ingeniero inglés Henry Cooper, cuyas circunstancias de llegada a Costa Rica todavía son desconocidas. Cooper fue contratado por el jefe Manuel Aguilar para el diseño de una ruta de acceso al Caribe por decreto de 20 de febrero de 1838.³²⁸ La información registrada por Cooper durante su recorrido entre el 6 de marzo y el 4 de abril de 1838, incluía las medidas de las distancias, elevaciones y declives de distintos tramos de la ruta a través de los ríos Reventazón y Matina. Asimismo, Cooper hizo una serie de observaciones náuticas que lo llevaron a proponer el sitio de Limón, en la costa Caribe, como el mejor sitio para establecer un puerto, que acortaría significativamente la distancia entre Costa Rica y los puertos de Estados Unidos y Europa.³²⁹ Cooper empleó indios guías durante la expedición, el auxilio de las autoridades encargadas de resguardar dicha sección del territorio y recopiló información de las “personas más fidedignas,” algunos de los cuales poseían haciendas con cacao, caña o ganado, y también de algunos pobladores con ranchos en los cuales producían o recolectaban para su subsistencia. Las observaciones de Cooper constituyeron la base para futuras exploraciones que permitirían la colonización y la planificación de rutas de la región.

A diferencia del periodo colonial, el reconocimiento de los caminos o puentes a nivel local que requerían reparaciones a partir de la independencia pasó a ser una función de las municipalidades. Por ejemplo, la corporación municipal de San José ordenó en 14 de marzo de 1828 la imposición de una multa de cinco pesos a los pedáneos que no cumplieron con la comisión de informar sobre “el estado mas necesario de calzadas y puentes de sus barrios, y a presentar listas de los

³²⁸ Decreto LVI de 20 de febrero de 1838, en República de Costa Rica, *Colección de las leyes y decretos expedidos por los supremos poderes Legislativo, Conservador y Ejecutivo de Costa – Rica, en los años de 1837 y 1838* (San José, Tomo V, Imprenta de la Paz, 1859), 184-185.

³²⁹ Henry Cooper, *Informe sobre el camino a Matina y la costa del norte* (San José: Tipografía Nacional, 2ª edición, 1896).

niños de su escuela [...]”.³³⁰ El decreto de 2 de octubre de 1826 establecía que una comisión –compuesta por un munícipe y el pedáneo de cada barrio– debía entregar al 15 de noviembre de cada año un informe detallado del estado de los caminos del centro y los barrios, adjunto al padrón de contribuyentes.³³¹ El decreto de 20 de mayo de 1831 asignó esta función al procurador síndico.³³² El empleo de informantes locales, provistos únicamente de algunos conocimientos básicos sobre distancias, a veces ayudados por maestros albañiles o carpinteros, permaneció como la base de los informes solicitados por las autoridades durante gran parte del siglo XIX.

Durante el periodo colonial, la formación de listas era utilizada solo ocasionalmente para el cobro de la contribución de caminos o ante la urgencia de reparar alguna vía particular. Las autoridades locales como los regidores y tenientes de gobernación diseñaban las planillas con base en el conocimiento de los habitantes de su jurisdicción –su riqueza y residencia. A partir de la independencia, el uso de este instrumento fue obligatorio en la recaudación de la contribución itineraria y su instrumentalización fue producto de varios decretos que se sucedieron a lo largo del siglo XIX. El decreto de 2 de octubre de 1826 ya mencionado estableció que cada municipalidad formaría un padrón que clasificaría a los vecinos según el tipo de tributo: contribuyentes y jornaleros. El diseño de estas listas siguió la misma lógica del periodo colonial, pues estuvo en manos de las autoridades locales: el decreto 31 de mayo de 1827 ordenó el nombramiento de una comisión en la cual participaría el alcalde pedáneo de cada barrio para la “calificación” o señalamiento de los contribuyentes.³³³ Los pedáneos mantenían un rol de gran importancia conforme los asentamientos crecían y aparecían nuevos barrios y caseríos alejados del núcleo central, de modo que estas autoridades cuidaban del orden e informaban sobre sus habitantes. Los alcaldes pedáneos o de cuartel y los jueces de policía eran responsables de supervisar jurisdicciones menores, como los barrios, cuarteles

³³⁰ ANCR Municipal 474 (1828), ff 33-33v.

³³¹ Ordenanza de 2 de octubre de 1826, en Costa Rica, *CLODR-CR (1824-1826)*, 308.

³³² Decreto XXI de 20 de mayo de 1831, en Costa Rica, *CLODR-CR (1831-1832)*, 69.

³³³ Decreto 131 de 31 de mayo de 1827, en Costa Rica, *CLODR-CR (1827-1830)*, 27.

o caseríos, y de conocer sobre los asuntos de sus habitantes. Del mismo modo, estaban en la posición de saber quiénes cumplían con los decretos y quiénes eran proclives a evadir.

Los agentes locales jugaron un papel esencial en la recaudación de los recursos para la reparación de caminos. En sesión de 22 de marzo de 1830, la municipalidad de San José circuló orden a los pedáneos para que en los próximos dos meses practicasen el cobro de la contribución itineraria y lo entregaran al tesorero depositario municipal Manuel Cacheda.³³⁴ En sesión municipal de 9 de mayo de 1834, la corporación acordó sancionar con doble contribución a los morosos por medio del alcalde de cuartel.³³⁵ El decreto de 2 de octubre de 1826 ordenaba a los jueces de policía nombrados por la municipalidad ejecutar el cobro de cuatro reales a los contribuyentes señalados en el mismo. Los decretos de mayo de 1827, mayo de 1831 y diciembre de 1835 encargaron el recaudo a los alcaldes pedáneos, quienes por su trabajo recibirían un seis por ciento del dinero recolectado, porcentaje que se redujo a un uno por ciento por el decreto de 2 diciembre de 1835.³³⁶ Asimismo, los pedáneos poseían la autoridad para exigir doble contribución a quienes no pagaran en los momentos establecidos.

Los decretos no señalaban sanciones al incumplimiento de las funciones por los pedáneos, pero las municipalidades podían reprender a sus funcionarios. Así, en sesión municipal de 4 de febrero de 1828 se acordó comunicar a los pedáneos que quien no entregase los fondos recolectados al siguiente lunes, se “le aplicara la pena de dar otros quatro mas y un día de cárcel.”³³⁷ El 18 de julio de 1828, la municipalidad de San José ordenó citar a los pedáneos para que presentasen el dinero recolectado de la contribución de caminos el último día de ese mes “en la firme inteligencia que el que no lo verifique en el día citado, se le previene desde ahora lo pone todo lo que le falte que entregar de sus bienes, sin dar oído a disculpa ni excusa de ninguna manera [...]”.³³⁸ Otra figura asignada a nivel local

³³⁴ ANCR Municipal 371 (1830), f 16v.

³³⁵ ANCR Municipal 474 (1834), ff 33-33v.

³³⁶ Decreto CXLV de 2 diciembre de 1835, en Costa Rica, *CLODR-CR (1833-1836)*, 288.

³³⁷ ANCR Municipal 351 (1828), ff 4-4v.

³³⁸ ANCR Municipal 474 (1828), f 71.

para la recaudación era el ecónomo, quien además de ejecutar el cobro cumplía otras funciones que se explican más adelante. Sin embargo, el ecónomo no podía exigir las cantidades a los contribuyentes, sino por intermediación de los pedáneos y cuarteros.

La sección anterior señaló que el paulatino aumento en el tráfico comercial –aun a pesar del reducido volumen del comercio durante las primeras décadas de la independencia– alimentó el ramo de las rentas marítimas. Desde los primeros años de la independencia, los impuestos al comercio constituyeron la base de los recursos para el financiamiento de los caminos hacia la zona costera. Aunque las autoridades de la provincia recolectaban regularmente contribuciones como el peaje de la canoa en el río Grande o los derechos por la introducción del cacao de Matina en la ciudad de Cartago, hacia la década de 1820 Costa Rica contaba con una estructura básica para recolección de este tipo de rentas heredada del periodo colonial. El nuevo Estado de Costa Rica, apoyado en la organización federal, creó instituciones para mejorar la exacción de las rentas, y puso en funcionamiento una estructura básica para ejecutarlas.

La estructura hacendaria del Estado costarricense fue el producto de casi dos décadas de interrelación entre las autoridades federales y locales –para evitar el uso del término “nacionales”. El Reglamento de Hacienda emitido el 22 de mayo de 1839 reunió una serie de cambios orientados a asegurar el recaudo y administración de las rentas en general.³³⁹ El cobro de derechos se llevaba a cabo en puntos estratégicos, tales como los sitios de embarque y las garitas de los caminos a cargo de guardas fijos y alcaides, quienes determinaban el peso de las cargas y su equivalente en impuestos. Posterior al pago de los derechos, se emitían guías o pases que permitían transportar las cargas al interior del territorio sin ser detenidos por las autoridades. La República Federal nombró

³³⁹ Decreto XII de 10 de diciembre de 1839, en Costa Rica, *CLODR-CR (1839-1840)*, 151-274.

agentes o guardas volantes para perseguir el contrabando, los cuales ejecutaban controles en los caminos a los transeúntes.³⁴⁰

Conforme el comercio marítimo cobró importancia para los estados, las autoridades dirigieron su atención a los puertos –como pudo verse en el caso de Puntarenas– los cuales fueron acondicionados para el embarque y almacenaje de mercancías. El decreto de 5 de octubre de 1827 nombró a un guarda mayor en el puerto del Pacífico, subalterno de la Factoría de Tabacos, quien en compañía de una guarnición revisaría los cargamentos de acuerdo con los manifiestos de embarcación y vigilaría la conducción de las cargas a los almacenes. Normas subsiguientes trasladaron estas funciones al capitán y los funcionarios del puerto. Asimismo, la recaudación de bienes por vía terrestre se llevó a cabo por medio de las receptorías fronterizas.³⁴¹

Siguiendo la tradición hispánica, las cuentas de cada uno de los ramos hacendarios –el balance entre ingresos y egresos– debían revisarse y aprobarse por la máxima autoridad de Hacienda. Para el caso de Costa Rica, estas funciones recayeron sobre el Consejo Representativo, órgano del legislativo, al cual correspondía la sanción de todas las leyes y ejercer vigilancia sobre la conducta del Poder Ejecutivo. Por un breve espacio –marzo de 1835 a mayo de 1838– las cuentas eran suministradas por cada ramo al Tribunal Superior de Cuentas, órgano compuesto por un contador y un secretario. Cada oficina debía mantener un riguroso registro de los ingresos, egresos y existencias a través de libros, un sistema que se hizo más complejo por el decreto de 7 de diciembre de 1838, que obligaba a cada ramo a llevar tres de estos: borrador, diario y mayor. Las rentas marítimas fueron puestas a cargo de un administrador de aduanas,

³⁴⁰ Véanse Decreto 117 de 20 de marzo de 1827 y Decreto 137 de 7 de agosto de 1827, en Costa Rica, *CLODR-CR (1827-1830)*, 6-7; 34-35, respectivamente.

³⁴¹ Decreto 146 de 5 de octubre de 1827, en Costa Rica, *CLODR-CR (1827-1830)*, 49-51; Decreto LXXXVII de 18 de julio de 1838, en Costa Rica, *CLODR-CR (1837-1838)*, 253-258.

quien en tiempos de la República Federal debía llevar un control particular de los ingresos por las rentas locales y federales.³⁴²

El empleo de materias como maderas, piedra, cal y arena estuvo restringido por las corporaciones municipales. La creación de ayuntamientos constitucionales a partir de la Constitución gaditana permitió a las comunidades adquirir el estatus de unidades políticas, con atribuciones de gobernar en los terrenos pertenecientes a su jurisdicción. Consecuentemente, los bandos y ordenanzas municipales establecieron disposiciones destinadas a regular la explotación de recursos comunes –bosques, pastos, ríos, suelos– tanto por parte de los vecinos como de individuos ajenos a la comunidad. Dado que las corporaciones representaban los intereses de todo el vecindario, este tipo de instituciones buscaban reducir el comportamiento oportunista de sus vecinos, o de otros procedentes de los vecindarios adyacentes. Un ejemplo de esto fueron las listas de ejidatarios deudores, las cuales eran comunicadas por las municipalidades a sus homólogas para hacer efectivo el cobro ante estas o los tribunales competentes. Otros conflictos involucraron la invasión de dominios comunales por poblaciones vecinas.³⁴³

La evidencia señala una gran demanda de piedra para distintas obras de infraestructura. Al respecto, en decreto de 26 de mayo de 1827 la Asamblea del Estado aprobó el cobro por parte de la Municipalidad de la villa de Barva de un real por cada diez carretadas de piedra que los vecinos de otros vecindarios extrajesen de dicha villa.³⁴⁴ En respuesta a una solicitud hecha por la municipalidad de San José en 29 de febrero de 1828 a las corporaciones de Curridabat y de La Unión para proveerle de piedra para los trabajos públicos, la

³⁴² Decreto 191 de 5 de junio de 1829, en Costa Rica, *CLODR-CR (1827-1830)*, 143-157; Decreto CVI de 27 de marzo de 1835, en *CLODR-CR (1833-1836)*, 183-88; Decreto LXXIII de 2 de mayo de 1838, 221-24 y Circular XV de 7 de diciembre de 1838, en Costa Rica, *CLODR-CR (1837-1838)*, 292-94.

³⁴³ Véanse los conflictos entre municipalidades por la invasión de tierras y otros recursos en Allan Viquez Mora, "Derechos de propiedad y confrontación local en el Valle Central," en *Tierra, agua y monte. Estudios sobre derechos de propiedad en América, Europa y África (siglos XIX y XX)*, dir. María Fernanda Barcos et al (Buenos Aires, Editorial Teseo, 2017), 257-288.

³⁴⁴ Decreto 128 de 26 de mayo de 1827, en Costa Rica, *CLODR-CR (1827-1830)*, 22.

primera comunicó en 10 de marzo que accedía a suministrar únicamente doce carretadas del material, por necesitarse para los trabajos de su comunidad.³⁴⁵ En 6 de setiembre de 1839, la municipalidad de Heredia negó la petición del jefe político del Departamento Occidental para extraer piedra en el denominado “paso del Guayabo” (cerca de río Segundo de Alajuela) por “[estar] haciéndose varios empedrados en las cayes de esta ciudad, y no haber ya piedra de río [...]”³⁴⁶ El control corporativo de estos materiales durante casi todo el siglo XIX fue una consecuencia de los cambios políticos establecidos en la Constitución gaditana (1812).

Los costos de mano de obra representaron la mayor parte del presupuesto de las obras durante el periodo 1812-1842, tal y como ocurrió durante el periodo colonial. La Tabla II-2 muestra los gastos hechos en la reconstrucción del puente sobre el río Virilla y Paso Real, los cuales fueron destruidos durante los enfrentamientos entre las tropas de San José y la alineación de fuerzas de Cartago, Heredia y Alajuela en octubre de 1835.³⁴⁷ En este cuadro también se observa la desproporción entre los gastos de jornales y de otros elementos como herramientas y fletes de materiales: en todos los casos excede el 90 por ciento de los mismos. En las décadas subsiguientes a la independencia, fue indispensable la disposición de un contingente de operarios para las distintas reparaciones a nivel local y regional.

A partir de la independencia, los reglamentos de composición de caminos diferenciaron entre el trabajo en veredas locales y en las vías generales. El reglamento de 31 de mayo de 1827 estableció que los jornaleros “de profesión” abonarían su contribución en trabajo y se les entregaría recibo firmado por el encargado del camino en que trabajó. Los caminos generales empleaban cuadrillas de peones bajo contrato, y en la década de 1830 se estableció el uso de presidiarios bajo vigilancia. No se han ubicado para este periodo regulaciones al trabajo para los caminos locales, posiblemente por los costos menores de

³⁴⁵ ANCR Municipal 474 (1828), f 32

³⁴⁶ ANCR. Municipal 284 (1839), f 103.

³⁴⁷ León y Artavia, “Los puentes del Río Virilla”, 111-112.

vigilar el cumplimiento de las jornadas en los vecindarios y villas. En contraste, en las décadas de 1830 y subsiguientes aparecieron diversas normas, tanto para asegurar la oferta de operarios como para regular las relaciones entre peones y sus empleadores.

Tabla II-2. Distribución anual de los gastos (pesos) en las reparaciones del puente sobre el río Virilla y Paso Real (1837-1840)

	1837 (nov.-dic.)	1838	1839	1840
Bueyes	0,5	37,53	17,53	9,81
Cebo	0,12	1,32	0,84	0,12
Herramientas	10,75	17,79	10,26	13,87
Jornales	98,08	1452,42	1499,02	296,38
Servicios	-	2,44	7,29	1,5
Otros materiales	-	2,87	7,74	1,36
TOTAL	109,45	1514,37	1542,68	323,04

Fuente: ANCR Municipal 6321 (1837-1840)

Los gobiernos republicanos recurrieron al trabajo de los presidiarios en obras públicas, tanto como medida correctiva, como parte de la oferta de operarios. Los alcaldes constitucionales, quienes también cumplían funciones judiciales en primera instancia durante gran parte del siglo XIX, fueron habilitados por el decreto de 27 de abril de 1830 para imponer/conmutar penas de servicio en obras públicas en juicios por cuantías menores.³⁴⁸ La vigilancia de estos operarios estuvo a cargo de las mismas autoridades locales auxiliados por los milicianos, y el decreto de 22 de febrero de 1839 estableció el presidio urbano, un sistema de cuadrilleros bajo supervisión de un comandante, encargado de vigilar la disciplina en los trabajos, asegurar el bienestar de los reos, castigar “con palo y cepo” a los

³⁴⁸ Decreto 210 de 27 de abril de 1830, en Costa Rica, *CLODR-CR (1827-1830)*, 194-196.

indisciplinados, y sancionar la mala conducta de los soldados que no cumplieren con sus funciones.³⁴⁹ Los reos frecuentemente eran agrupados en cuadrillas de entre veinte y veinticinco hombres y mujeres, quienes eran trasladados al sitio de los trabajos de acuerdo con las órdenes del director de caminos, escoltados y vigilados por milicianos asignados por el comandante. El mantenimiento de las cuadrillas corría por cuenta de la contribución itineraria, y consistía en la provisión de alimentos, vestido, hospedaje para los reos, así como las herramientas necesarias para llevar a cabo los trabajos.

El servicio militar también fue relevante para la construcción y reparación de caminos y puentes desde el periodo colonial. El 15 de mayo de 1815, Ramón Jiménez consultó al gobernador Juan de Dios Ayala sobre la utilidad de emplear las milicias en la construcción de una vereda para evitar los fangos cerca del denominado “monte Naranjo” –paraje aún no identificado– “mobido de ver pasar pobres con sus cargitas (sic: carguitas) y bastimentos mojados, pues [ha] habido pobre que no le ha quedado nada seco [...]”.³⁵⁰ Jiménez recomendó que bajo su dirección, emplease al capitán de pardos Juan Campos con un contingente en la apertura de la vía, lo cual sugiere que era una medida común para hacer uso del servicio militar en tiempos de paz. Aunque el decreto de 2 de diciembre de 1835 estableció el deber de los milicianos de contribuir con la composición de caminos –con excepción de los oficiales– no señalaba obligación particular de intervenir en los trabajos. Las resoluciones de 3 y 11 de febrero, y 14 de agosto de 1840 establecieron la obligatoriedad de los soldados en la prestación de trabajo para la composición de caminos vecinales “con más gusto y provecho del público” a cargo de un sargento o un cabo, al menos dos días anuales.³⁵¹

La contratación de materiales y mano de obra ocurría por intermediación de un sujeto nombrado por la municipalidad, cuya ocupación consistía en abaratar los

³⁴⁹ Decreto III de 22 de febrero de 1839, en Costa Rica, *CLODR-CR (1839-1840)*, 15-25.

³⁵⁰ ANCR Complementario colonial 3473 (1815), f 118v.

³⁵¹ Resolución XXI de 3 de febrero de 1840; Orden XX de 11 de febrero de 1840; Resolución XXXVIII de 14 de agosto de 1840, en Costa Rica, *CLODR-CR (1839-1840)*, 292-293; 295-296; 352-53, respectivamente.

costos de reparación y construcción de obras públicas. Durante la era republicana persistió la norma municipal de buscar jornaleros, transportistas o artesanos por medio de sus agentes locales. Por ejemplo, en marzo de 1829, la municipalidad de San José solicitó al cura de la localidad que invitase a los vecinos a prestar sus carretas para el transporte de la piedra acumulada en el potrero de “Las Pavas” durante “la plática del domingo próximo”, mientras que los alcaldes cuarteros y otros curas convocasen al público a que “conviden a los vecinos para dicho fin.”³⁵² El decreto de 2 de octubre de 1826 asignó esta función a los jueces de policía de cada localidad. No obstante, el decreto de 20 de mayo de 1831 introdujo la figura del ecónomo, sujeto encargado de la correcta administración de los fondos itinerarios en cada localidad. Entre las funciones del ecónomo estaban la celebración de contratos para el transporte de materiales, la contratación de trabajadores, la compra de víveres y ocupación de cocineras para la alimentación de los operarios.³⁵³ Posteriormente, la circular III de junio de 1838 nombró a un director o superintendente general, quien se encargaría de entablar contratos para proveer la alimentación y vestido del presidio urbano empleado en la reparación y construcción de caminos y puentes generales. Posteriormente, la función de proveer alimentación y herramientas a las cuadrillas de reos se extendió a las cuadrillas de peones contratadas por el gobierno y por la Sociedad Económica Itineraria (1843-1854).³⁵⁴

La ejecución de las obras comúnmente se practicaba durante los meses en que se extendía la estación seca. Los decretos regularmente establecían que los padrones y el cobro de las cantidades fuesen ejecutadas hacia el mes de diciembre con el fin de disponer de recursos para realizar contratos, y ejecutar los trabajos durante los tres o cuatro meses siguientes. El decreto de 2 de octubre de 1826 señaló los tres primeros meses de cada año, mientras el de 31 de mayo de 1827 ordenó el inicio de los trabajos el 15 de noviembre de cada año. El Gráfico II-1 muestra la estacionalidad de los trabajos indicada, y distingue un

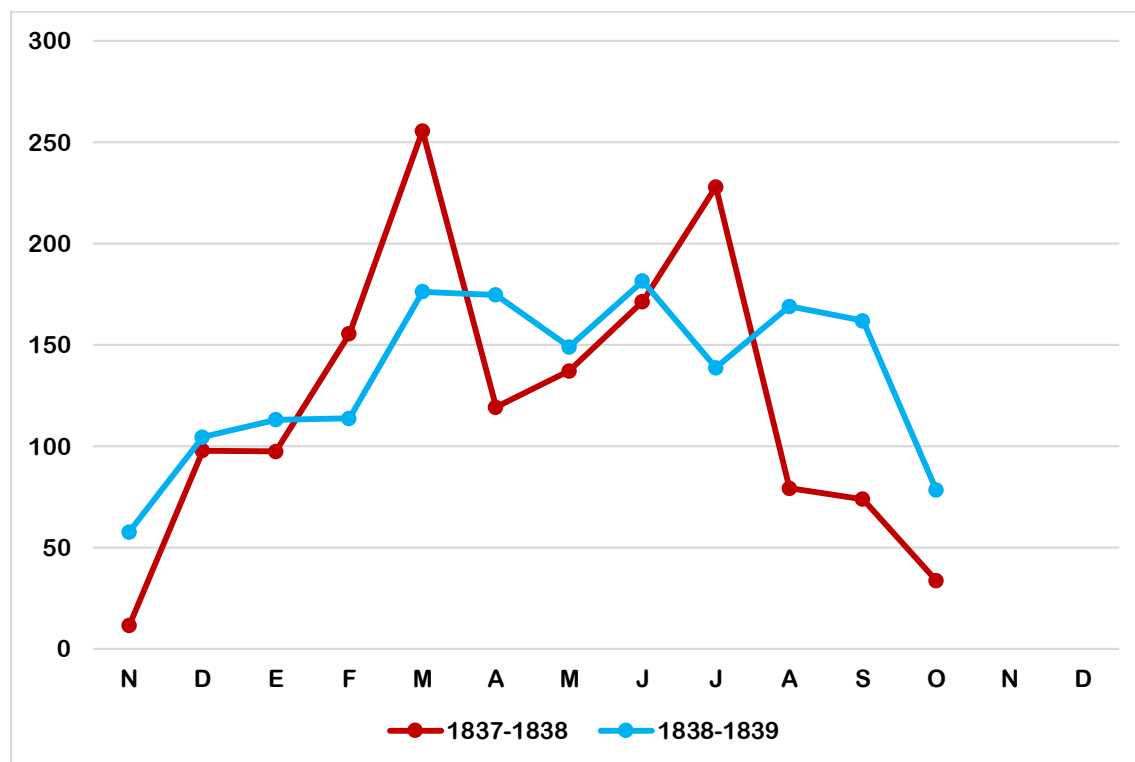
³⁵² ANCR Municipal 371 (1829), f 56v-57.

³⁵³ Decreto XXI de 20 de mayo de 1831, en Costa Rica, *CLODR-CR (1837-1838)*, 69

³⁵⁴ Circular III de junio de 1838, en Costa Rica, *CLODR-CR (1837-1838)*, 238-241.

breve periodo seco, conocido popularmente como el “veranillo de San Juan” durante los meses de junio y julio.

Gráfico II-1. Distribución mensual de gastos en reparaciones del puente sobre el río Virilla y Paso Real (1837-1839)



Fuente: ANCR Municipal 6321 (1837-1840).

La dirección de las obras continuó a cargo de individuos –conocidos a veces como sobrestantes– que poseían habilidades no solo en la conducción de los trabajos, sino también en la administración de recursos. De forma similar al periodo colonial, era común poner la dirección de las obras en manos de maestros albañiles, quienes poseían algunos rudimentos de construcción, así como conocimiento sobre tipos de materiales y cómo adquirirlos. Una de las figuras más representativas de este periodo fue Eusebio Rodríguez, explorador mencionado anteriormente, quien participó como legado en las primeras juntas gubernativas posteriores a la independencia y fue miembro del cabildo de San José en varias ocasiones. A Rodríguez también se le atribuye la participación en

la construcción del puente del río Grande en 1823, la reparación de la iglesia parroquial y la reconstrucción del puente sobre el río Virilla en 1837.³⁵⁵ Las municipalidades comúnmente contrataban uno o varios individuos para dirigir los trabajos a nivel local, quienes contarían con la ayuda de agentes locales (jueces de policía, pedáneos, cuarteleros) para suministrar operarios u otros recursos en sus jurisdicciones.

Durante el periodo 1824-1842, la legislación de caminos fue muy ambigua en cuanto al nombramiento de los directores de obras. El decreto de 2 de octubre de 1826 designaba al juez de policía para esta tarea.³⁵⁶ Aunque los subsiguientes decretos no lo disponían, los ecónomos en ocasiones tenían la responsabilidad de dirigir trabajos, como el caso de Julián Matamoros, nombrado por la municipalidad de San José en 3 de enero de 1834 para que “empiece el arranque de los bastiones [del puente sobre el río Virilla] y que este señale el punto en que se construirá la troja para cal, habitación y acopio de materiales para casa y fábrica [...]”³⁵⁷ El decreto de 2 de diciembre de 1835 designó un director general de caminos, quien recibiría un 5 por ciento del producto de la contribución itineraria. En el Reglamento del Presidio de 1839 adicionó una función a este: “fijar los trabajos del presidio desde la costa del Norte, hasta la costa del Sur... componer los malos pasos o cuestas, cegar ciénagas, hacer calzadas, poner puentes, abrir desmontes, etc. [...]”³⁵⁸ Dicha atribución se refleja en la correspondencia entre el ministro general del gobierno y el director general Narciso Esquivel, quien entre 22 de agosto y 22 de diciembre de 1839 informó semanalmente la cantidad de reos a su cargo, el progreso de los trabajos asignados, los gastos hechos en las obras y los contratos hechos con particulares para el suministro de materiales y otros servicios.³⁵⁹

En suma, el Estado amplió los costos de información y vigilancia del proceso de construcción de caminos. Por una parte, el empleo de listas y libros en la

³⁵⁵ León y Artavia, “Los puentes del Río Virilla,” 101.

³⁵⁶ Decreto CVI de 2 de octubre de 1826, en Costa Rica, *CLODR-CR (1824-1826)*,

³⁵⁷ ANCR Municipal 531 (1834), f 7v.

³⁵⁸ Decreto III de 22 de febrero de 1839, en Costa Rica, *CLODR-CR (1839-1840)*, 19.

³⁵⁹ ANCR Fomento 1771 (1839).

recaudación de recursos (impuestos, contribuciones, multas) permitió una reducción en la evasión entre los usuarios y el control de los recursos itinerarios. Por otro lado, el registro sistemático del espacio por medio de informes y testimonios de viajeros, comerciantes y funcionarios públicos facilitó la planificación de rutas hacia sitios todavía no colonizados y el conocimiento de los principales puntos de paso de los traficantes. Mientras tanto, el Estado designó un conjunto de funcionarios a nivel local y en general, para la vigilancia de las distintas tareas relacionadas con la construcción de caminos: los alcaldes pedáneos en los barrios y funcionarios de aduana en los caminos y puertos para la recolección de contribuciones y rentas, ecónomos y directores de caminos para la contratación de materiales y servicios, y el brazo militar para la vigilancia de los reos empleados en obras públicas.

6. Síntesis de resultados

Durante el periodo 1812-1842, Costa Rica experimentó un progreso económico merced a la eliminación de los obstáculos al comercio con otras regiones del continente, al paulatino incremento del movimiento marítimo en el puerto de Puntarenas y al asomo en la producción y comercialización del grano que más adelante transformaría el sistema económico por más de un siglo: el café. Productores agrícolas, hacendados ganaderos, comerciantes, arrieros –y a partir de la independencia– el Estado, cosecharon los frutos del auge económico, y al mismo tiempo procuraron el establecimiento de condiciones que prolongasen dicho éxito. La construcción y reparación de caminos y puentes obtuvo un carácter prioritario ante la urgencia de preservar los cargamentos, las bestias de carga, y no menos importante, la vida de sus dueños.

Un cambio político turbulento caracterizó el periodo 1812-1842. Si bien estuvo desprovista de largos y sangrientos conflictos militares o de prolongadas crisis políticas, la provincia de Costa Rica enfrentó el desarrollo de nuevas instituciones en medio de tres grandes coyunturas de ejercicio del poder: la adaptación al sistema constitucional, la transición a un sistema republicano y las crisis derivadas de la inestable República Federal. Dos cambios fueron fundamentales

para el desenvolvimiento de los procesos abordados en este capítulo. Por una parte, las unidades políticas –ayuntamientos constitucionales y gobiernos republicanos– adquirieron la capacidad de percibir recursos pecuniarios a través de impuestos, que les permitiría atender a las funciones del Estado: obras públicas, defensa militar, vigilancia interna, etc. Por otro lado, estas articularon un poder legislativo para crear leyes, un poder ejecutivo para aplicar estas reglas y un sistema judicial apoyado por el monopolio del uso de la fuerza para castigar a los infractores de la ley. Estos elementos jugaron un rol fundamental a la hora de demandar la cooperación de actores sociales para el mantenimiento de dicho bien público.

El modelo de Olson resultó útil para identificar los problemas de cooperación alrededor del suministro y mantenimiento de bienes públicos durante este periodo. La evolución del modelo, analizado a la luz de los procesos políticos y económicos del periodo, puede observarse en dos fases bien definidas. La primera, que va aproximadamente de 1812 a 1823, corresponde con la coyuntura de la crisis del dominio español sobre América, apresurada por el periodo constitucional gaditano y el impacto del gobierno corporativo de las municipalidades. La existencia de registros con abundante información sobre la dinámica corporativa de los ayuntamientos facilitó la observación de las estrategias de distintos actores sociales frente a la construcción y reparación de caminos y puentes. El creciente acceso de los productores agrícolas a mercados externos al Valle Central incentivó la participación de villas y poblaciones a través de sus ayuntamientos en la reparación de los caminos y puentes que conducían tanto a Puntarenas como Nicaragua. Las corporaciones municipales incorporaron el mandato del gobernador de contribuir de forma equitativa, y demandaron su cumplimiento por parte de otros ayuntamientos, con base en principios de equidad y justicia, comunes en sociedades agrícolas de Antiguo Régimen.

La segunda etapa, que va de 1824 a 1842, correspondió con la transición a un nuevo Estado y el breve intersticio federal, momento en el cual se constituyeron dos estructuras básicas para el funcionamiento del primero. Por una parte, las

primeras juntas de gobierno establecieron un sistema hacendario que permitió sostener las operaciones del Estado. La primera respuesta del naciente Estado libre de Costa Rica a la necesidad de reparar y construir caminos fue por medio de impuestos. La contribución itineraria, a diferencia de la contribución colonial, constituyó un medio regular de financiar la construcción y reparación de caminos vecinales. El cobro de un impuesto anual reemplazó la contribución proporcional a la riqueza, y buscó mantener un equilibrio entre los sectores sometidos al gravamen. En contraste, los caminos generales fueron financiados con un gravamen a la actividad comercial en virtud de las oportunidades económicas que ofrecía el acceso a nuevos mercados regionales como Panamá y el Pacífico suramericano. Si bien el Estado de Costa Rica debía contribuir a la hacienda federal a través de sus ramos más importantes (alcabala, tabaco, pólvora), los conflictos y la falta de compromiso en la construcción de un proyecto común por parte los estados de la unión, sentaron las bases para la apropiación de estos ramos por parte del Estado de Costa Rica, lo cual constituyó un reflejo de las contradicciones al interior de la Federación.

Es posible identificar el surgimiento de costos de transacción durante las primeras décadas del nuevo Estado. Una mayor cantidad de evidencia –la colección de leyes, decretos y órdenes– muestra el crecimiento de las funciones de los agentes estatales. La publicación de las reglas concernientes a la construcción y reparación de caminos permite una comparación entre elementos coloniales e innovaciones del régimen republicano. Con respecto al suministro de información, el gobierno atribuyó a las municipalidades el deber de reconocer e informar sobre el estado de las veredas locales, una función que se perpetuó a lo largo del siglo en los reglamentos de policía. La afluencia de comerciantes y exploradores, así como la participación de hombres de negocios en la búsqueda de rutas alternativas al comercio por el Pacífico, rindieron importantes descripciones a las autoridades sobre territorios orientados hacia el mar Caribe, un mecanismo ya utilizado durante el periodo colonial. Estos informes constituyeron la base para un registro sistemático del territorio, de gran importancia para planificar la ubicación y tráfico de las rutas.

El registro de los contribuyentes se convirtió en un mecanismo regular para asegurar la recolección de recursos pecuniarios. En el caso de los caminos y puentes locales, los padrones que ocasionalmente eran levantados por las autoridades coloniales de forma *ad hoc* fueron instrumentalizados de forma anual, comúnmente de forma previa a la ejecución de las obras en la estación seca. Dicha tarea permaneció en manos de las autoridades locales en las jurisdicciones menores –cuarteles y barrios– dueños del conocimiento sobre la riqueza y otras características del vecindario que vigilaban. Los caminos generales, también llamados de costa a costa, fueron financiados con una parte de las rentas marítimas heredadas del periodo colonial. Las leyes federales y los reglamentos internos disponían que las aduanas marítimas y terrestres mantuviesen registros sobre la exacción de los derechos de peaje y consulado. Esto ocurrió en el contexto de conformación de un sistema hacendario a partir de la maximización del ingreso, ambos procesos característicos de la transición al Estado nacional en América Latina.

La evidencia utilizada sirvió para matizar uno de los principios de la teoría de la elección racional: gobernar conlleva a un incremento de los costos de transacción. Dada la naturaleza oportunista del *homo economicus*, restringir sus impulsos requiere sistemas de normas. Los estados creados a partir de la independencia diseñaron restricciones para todo tipo de actividades: comercio, monopolios, crédito, fomento a la agricultura y la industria, en fin, la política económica en general. De esta forma, la captación y utilización de recursos para fomentar el desarrollo de la infraestructura en este periodo descansó sobre la ampliación de mecanismos coloniales y la creación de algunos nuevos. La recaudación de contribuciones para caminos locales continuó en manos de las municipalidades por medio de sus agentes en los barrios y cuarteles. La creación de padrones, el cobro de cantidades y la persecución o sanción de los morosos estuvo a cargo de los alcaldes pedáneos y cuarteleros, cuya importancia en términos de información ya fue discutida.

Los caminos generales –siendo el que conducía a Puntarenas el de mayor importancia en términos de acceso a mercados– fueron subsidiados por impuestos al comercio. El establecimiento de la “aduana del sur”, en el puerto de Puntarenas, y la del puente sobre el río Grande sirvió para vigilar el cobro de derechos al movimiento de mercancías, un renglón que, aunque exiguo en las primeras décadas de la independencia, conformaría la base de las denominadas rentas itinerarias. Dadas las numerosas formas de evadir el pago de impuestos, el gobierno estableció una red de funcionarios encargados de la recaudación y contabilización, así como para la aprehensión y sanción de los evasores –tales como los guardas volantes y de aduana.

La ejecución de las obras *per se* requirió de una estructura organizativa que apenas fue bosquejada durante esta etapa. Dicha estructura presentó variaciones de acuerdo con el tipo de camino que se quería construir o reparar. Hay poca evidencia que permita el entendimiento sobre la organización del proceso en el nivel local. Los caminos vecinales fueron subsidiados y construidos por las municipalidades con base en la contribución itineraria. Con el fin de ejecutar los trabajos en la estación seca, las autoridades locales, alcaldes pedáneos y cuarteros, percibían este impuesto anual durante los meses previos a dicha época. Aunque estaban investidos de la autoridad para imponer multas por incumplimiento a los contribuyentes, también estaban bajo la obligación de entregar el total de la contribución a tiempo a la autoridad correspondiente para la etapa de construcción y reparación. Se conoce que la explotación de materias básicas en la construcción de caminos –piedra, arena, madera– estuvo bajo control de las corporaciones municipales, las cuales restringieron en algunos casos por medio de gravámenes. Sin embargo, esta restricción parece haberse aplicado a vecinos de otras comunidades, mientras que cada villa gozaba de explotación exclusiva para obras locales.

Los caminos generales comúnmente fueron encomendados a un individuo responsable de organizar todo el proceso, nombrado por el gobierno. Como director del proceso, en ocasiones asumió el papel de intermediario en la

contratación de servicios, como el transporte de materiales al sitio de los trabajos, la alimentación de los peones o la construcción de casas y ranchos provisionales para almacenar materiales y herramientas. A diferencia del trabajo en los caminos vecinales, en el cual los jornaleros ofrecían trabajo como parte de contribución, la construcción de las vías generales –Puntarenas, Matina, Nicaragua– precisaba del reclutamiento de operarios. Faltan fuentes que aclaren cuál era el proceso de enganche de peones en una modalidad libre, mientras que los militares colaboraron en las obras por estar llamados a prestar “servicios interesantes”. En contraste, se conoce más sobre el empleo de reos en obras públicas, ya fuera como pena o por conmutación de otras. La vigilancia de los presidiarios estuvo a cargo de las autoridades políticas locales y del brazo militar, ambas requeridas para cuidar la disciplina y seguridad de los mismos.

En síntesis, la estructura institucional aplicada en la construcción de puentes y caminos adquirió una mayor complejidad respecto a la existente durante el periodo colonial. El Estado adquirió la capacidad de exigir impuestos, aún con las limitaciones atribuidas por la Constitución de la República Federal, para la reparación y construcción de caminos locales y generales. Con la desaparición de las restricciones a la movilidad geográfica y el estímulo a la colonización, las familias campesinas poblaron la sección oeste del Valle Central y abrieron nuevos caminos, mientras el Estado fomentó la exploración de nuevas rutas. La logística de la construcción incorporó mecanismos para la organización del conocimiento práctico, dominio de técnicas y redes de información en torno al suministro de recursos materiales y humanos. El trabajo forzoso de los presidiarios –con algunas garantías– complementó la labor de trabajadores libres.

La producción y comercialización del café –producto que registró un paulatino crecimiento durante la década de 1830– provocaron nuevas transformaciones en la economía en Costa Rica. Al liberar buena parte de las tierras corporativas –ejidos, comunes, y de cofradías– para incentivar su cultivo, los gobiernos y las municipalidades aceleraron el proceso de colonización de la sección oeste del Valle Central. Al mismo tiempo, el cultivo estimuló una interdependencia

económica entre las zonas de especialización del cultivo en el Valle Central y los sectores colonizados dedicados a cierta diversificación agrícola. La Carretera Nacional –como se denominó la ruta al Pacífico en las décadas posteriores– permitió la exportación de la baya por el puerto de Puntarenas, y facilitó el abastecimiento de las zonas cafetaleras con los productos agropecuarios que la producción cafetalera paulatinamente desplazó, como los granos y el ganado. La riqueza atraída por la comercialización del grano y la actividad comercial en general, fortaleció el erario público y permitió la ejecución de un amplio programa de obras públicas, especialmente la composición de la Carretera Nacional. La disponibilidad de recursos y la intervención de nuevos actores sociales contribuyeron a ensanchar la planta que los primeros gobiernos pusieron en funcionamiento para facilitar y mejorar la red de transporte.

CAPÍTULO III. UN “TRAJÍN DE CARRETAS”. EL TRASFONDO INSTITUCIONAL EN LAS FORMAS DE ACCIÓN COLECTIVA PARA LA CONSTRUCCIÓN DE CAMINOS DURANTE EL BOOM CAFETALERO (1843-1870)

“La agitación... ha sido i es universal: nadie quiere quedarse atrás, i poco importa que las ruedas sean elípticas i aun triangulares, que los bueyes no estén amaestrados, ni que su conductor jamás haya traginado el camino del Puerto, todo se pone en movimiento i el poderoso chirrión sale de su antigua obscuridad traspasando la órbita estrecha en que estuvo por siglos confinado. Y realmente es para causar regocijo, el encuentro de una continua procesión de carros en los caminos: el ver estos vehículos amontonados en las calles, que apenas pueden transitarse; i observarlos discurriendo en todas direcciones, ocupados en el transporte de frutos i mercaderías: recibiendo o entregando carga.”

Joaquín Bernardo Calvo, 1844.³⁶⁰

1. Introducción

En la década de 1840, la sociedad costarricense atestiguó un crecimiento económico sin precedentes de la mano del cultivo del café. El pequeño y amargo grano—introducido en la provincia durante las dos primeras décadas del siglo XIX—llevó prosperidad tanto a productores agrícolas, jornaleros y transportistas como a la Hacienda Pública. Decididamente, durante el periodo 1840-1870 la exportación de café definió el modelo de crecimiento económico de todo el siglo XIX y gran parte del siguiente. El incremento en los volúmenes de producción, merced a la paulatina incorporación de tierras al cultivo, provocó una rápida difusión de la carreta movida por bueyes, vehículo mejor equipado para el transporte de la carga hacia el puerto de Puntarenas. Durante las décadas anteriores a 1840, los actores sociales (gobierno, municipalidades, vecindarios, agricultores, comerciantes) no tuvieron éxito en la tarea de construir un camino capaz de soportar el “trajín de carretas” —en palabras de un contemporáneo— que transitaría hacia el puerto durante la época seca del año. En contraste, durante el periodo 1843-1870 dichos actores desarrollaron formas de cooperación con el

³⁶⁰ Comisión Nacional de Conmemoraciones Históricas, *Mentor Costarricense* (San José: Oficina de Publicaciones de la Universidad de Costa Rica, 1978), 150.

fin de acondicionar el Camino Nacional para el tránsito de carretas y de vincular las zonas de reciente colonización con un incipiente mercado interno por medio de nuevas veredas.

Este capítulo analiza la influencia de la coyuntura agroexportadora (1843-1870) y de otros procesos simultáneos (colonización agrícola, crecimiento demográfico, transformación de los asentamientos), sobre la estructura institucional de reparación y construcción de caminos y puentes. Utilizando la misma estructura de los capítulos anteriores, la exposición está dividida en tres partes. La primera explora la disyuntiva de los habitantes del Valle Central entre el perfeccionamiento de las vías de comunicación hacia la costa pacífica o el mejoramiento del antiguo Camino Real que les acercaba al mercado centroamericano. Una segunda examina las iniciativas de cooperación en el desarrollo de las vías de comunicación generales y locales, impulsadas por los incentivos de la agroexportación y la participación en un embrionario mercado interno. En relación con tales incentivos, la colonización y creación de nuevos asentamientos, y la vinculación de estos con la red principal de comunicaciones, estimularon la cooperación voluntaria entre los actores locales. Asimismo, profundiza en las manifestaciones del Estado como agente maximizador en el contexto de auge cafetalero y en cómo emplea esta función para lograr la cooperación por medio de la coerción. La tercera sección identifica los costos de transacción en las obras de construcción y reparación de caminos y puentes durante esta fase de crecimiento económico y examina una nueva etapa de transformación estatal a partir de tales costos.

2. La transformación de la jerarquía espacial y la expansión del ecúmene hacia la costa pacífica

Durante el periodo 1840-1870 los asentamientos se extendieron hacia el oeste -noroeste del Valle Central de forma simultánea con la frontera agrícola. Un conjunto de actividades agropecuarias con mayor presencia en el mercado interregional ocupó gran parte de estas tierras colonizadas. Las mayores transformaciones en el paisaje sin duda fueron provocadas por la irrupción del

cultivo del café, primero en San José, y más tarde hacia Heredia, Alajuela y al noroeste de esta última. Dado que muchas de estas tierras se transformaron en cafetales, un cultivo más permanente, otras actividades fueron desplazadas hacia nuevas tierras al sur y oeste del Valle Central, las cuales a su vez se convirtieron en zonas proveedoras de alimentos y materias para la agroindustria. El paulatino crecimiento demográfico contribuyó a la ocupación del espacio: durante el periodo 1841-1900, la población del Valle Central Occidental creció a un 1,9 por ciento anual, en contraste con la sección Oriental con un 1,6 anual.³⁶¹

Este incremento de la población requirió de la fundación de nuevos pueblos, villas y ciudades, que requerían de autoridades civiles y eclesiásticas, y de infraestructura material (edificios, templos, casa de cabildo, etc.). La demarcación territorial de 1848 contabilizó un total de 14 cantones distribuidos en 5 provincias y la comarca de Puntarenas.³⁶² En contraste, las Ordenanzas Municipales de 1867, registraron un total de 35 poblaciones –que incluyen ciudades, villas y pueblos– lo que muestra la creación de 21 unidades administrativas nuevas reunidas en la misma cantidad de provincias y comarcas durante un periodo relativamente corto.³⁶³

Durante este periodo, los asentamientos adquirieron nuevas funciones políticas y sociales que modificaron su posición en la jerarquía de la red de lugares centrales. La compleja estructura electoral indirecta que caracterizó el sistema político costarricense durante el siglo XIX, requería que los electores se apersonaran a las cabeceras de cantón a seleccionar a nuevos electores, y a las cabeceras de provincia para elegir a los representantes a los poderes Ejecutivo y Legislativo.³⁶⁴ La fundación de la Diócesis de San José en 1850, que poseía la

³⁶¹ Pérez Brignoli, *La población de Costa Rica*, 23.

³⁶² Decreto CLXVII de 6 de diciembre de 1848, en República de Costa Rica *Colección de las leyes, decretos y órdenes expedidos por los Supremos Poderes Legislativo y Ejecutivo de Costa Rica en los años de 1847 y 1848* (San José: Imprenta de la Paz, tomo X, 1863), 418.

³⁶³ Decreto XX de 24 de julio de 1867, en República de Costa Rica *Colección de las leyes, decretos y órdenes expedidos por los Supremos Poderes Legislativo y Ejecutivo de Costa Rica en los años de 1867 y 1868* (San José: Imprenta de la Paz, tomo XVII, 1874), 63-66.

³⁶⁴ Véase Decreto CLXIX de 19 de diciembre de 1848, en Costa Rica, *CLODR-CR (1847-1848)*, 422-452. Este sistema se encontraba aún vigente durante la década de 1860. Véase Decreto XXXIX de 5 noviembre de 1862, en República de Costa Rica, *Colección de las leyes, decretos y*

atribución de instaurar parroquias en las regiones colonizadas, contribuyó al establecimiento de autoridades eclesiásticas, con funciones tan importantes como la creación de registros censales (nacimientos, matrimonios, defunciones), educar a la población y reunir a los vecindarios en torno a la construcción de obras públicas y otros proyectos comunitarios.³⁶⁵ La integración de dichos espacios fue facilitada por una red de caminos que se conectaba de pueblo a pueblo, y de estos con la Carretera Nacional, así llamada la ruta que atravesaba el Valle Central de este a oeste, desde la ciudad de Cartago hasta el puerto de Puntarenas. La creación de nuevas municipalidades estableció la estructura de poder local con la autoridad simbólica y efectiva en dichos asentamientos, para reunir a los vecinos alrededor de la construcción de caminos y puentes de uso local.

La Carretera Nacional, anteriormente denominada Camino Real, unió los grandes núcleos de población del Valle Central con el puerto de Puntarenas. Asimismo, los asentamientos de creación reciente, y los territorios de nueva colonización en la sección oriental del Valle (Turrialba) y en el occidente (Santo Domingo, San Ramón, Atenas, y Grecia) establecieron vínculos con la Carretera Nacional por medio de caminos de acceso, contruidos inicialmente por las mismas comunidades.

La jerarquía de los asentamientos adquirió una nueva fisonomía conforme variaron las funciones de los mismos. La ciudad capital, ubicada en San José, consolidó su posición como centro de las autoridades políticas: el Palacio Nacional y la Sala del Congreso albergaron los poderes Ejecutivo y Legislativo, respectivamente. Durante el primer gobierno de Juan Rafael Mora, el brazo militar fue centralizado en dos cuarteles: el principal y el de artillería.³⁶⁶ La compra de tierras dedicadas al cultivo del café irradió desde el núcleo central de la capital hacia sus barrios (Mojón, San Juan, San Vicente, Desamparados), en donde los

órdenes expedidos por los Supremos Poderes Legislativo y Ejecutivo de Costa-Rica, en los años de 1861 y 1862 (San José: Imprenta de la Paz, tomo XVII, 1872), 198-239.

³⁶⁵ Sandí Morales, *Estado e Iglesia Católica*.

³⁶⁶ Carmen María Fallas Santana, *Elite, negocios y política en Costa Rica, 1849-1859* (Alajuela: Museo Histórico Cultural Juan Santamaría, 2004), 39.

propietarios buscaron consolidar grandes haciendas de café. En 7 de julio de 1840, el diputado Modesto Guevara indicaba de forma elocuente:

“La agricultura... ha tomado en Costa Rica, y particularmente en el pueblo de San José tanto incremento, que todos los hombres quicieran ser agricultores si posellesen un pedaso de tierra. Habla la Comisión [de agricultura] de aquellos que se dedican al cultivo del café... cuyas plantaciones ocupan los brazos de los jornaleros, de la mujer pobre y del niño [...].”³⁶⁷

La riqueza generada por la producción y exportación del grano afianzó la posición de un grupo de productores-comerciantes, el cual convirtió la capital en el punto neurálgico de la actividad comercial. Este cambio quedó inmortalizado en la imagen que relata el explorador Wilhem Marr, quien para su sorpresa encontró a varios individuos de las altas esferas del poder, trocando mercancías en la capital como cualquier tendero.³⁶⁸

El cultivo de café no solo modificó la dinámica de los derechos de propiedad al agilizar la privatización de la tierra, sino que también transformó la distribución geográfica de la producción agropecuaria. La baya, especialmente en San José, desplazó la producción de maíz, frijoles, caña de azúcar, y en menor proporción la ganadería, hacia los límites del Valle Central. La excepción fue el tabaco, el cual continuó la tendencia a ocupar los terrenos del común de San José, en el noreste de la capital, no sin la resistencia de los vecinos quienes utilizaban estas tierras para siembra de granos.³⁶⁹ El cultivo del café no se limitó a las tierras de San José, pues su expansión fue gradual en Heredia –la cual había experimentado cierta especialización en la producción de granos de primera necesidad como maíz y frijoles durante la primera mitad del siglo XIX³⁷⁰– y el oeste de Cartago (La Unión). Mientras tanto, cafetales y cañales paulatinamente ocuparon pequeñas y medianas propiedades hacia la sección noroeste del Valle

³⁶⁷ ANCR Congreso 8142 (1840), f 2v.

³⁶⁸ Ricardo Fernández Guardia, *Viajeros en el siglo XIX*, 181-183.

³⁶⁹ Rico Aldave, *La Renta del tabaco*, 320-321.

³⁷⁰ Alvarenga, “Campesinos y comerciantes”, 75-86

Central y contribuyeron a formar los asentamientos de San Ramón, Grecia y Atenas.³⁷¹

Los grandes núcleos del Valle Central y sus barrios pasaron a ser consumidores de la producción agropecuaria de otros sectores del territorio, y de los bienes manufacturados provenientes del extranjero. Así, un incipiente mercado interno fue desarrollándose por medio de la integración a la producción mercantil entre el espacio colonizado y los nuevos asentamientos. Hacia la sección este del Valle Central, pobladores colonizaron los parajes de Juan Viñas y Turrialba, sin que se establecieran asentamientos permanentes debido al absentismo de los propietarios. Las grandes propiedades ubicadas en aquella sección del territorio fueron empleadas para la cría de ganado y cultivos como el cacao, la caña de azúcar, y tardíamente, el café, el cual a partir de 1870 podía ser transportado por medio del ferrocarril al Caribe.³⁷² Hacia la sección occidental, el café colonizó la ciudad de Alajuela y los nuevos asentamientos ubicados al noroeste de esta en forma paulatina a partir de la década de 1840, de modo que la integración al incipiente mercado se dio a través de la cría de ganado, y de la producción de caña de azúcar para convertirlo en panela destinada desde 1854 a la destilación en la Fábrica Nacional de Licores, y la producción de otros derivados. Asimismo, el café no llegó a dominar por completo el paisaje del área comprendida entre Alajuela y San Ramón, sino que la diversificación productiva (granos, caña de azúcar, ganadería) fue un proceso característico de la región durante la segunda mitad del siglo XIX.

Aunque la cría de ganado se mantuvo en ciertos sectores, muchos de los asentamientos del Valle Central redujeron sus pastizales e integraron estas tierras a la producción agrícola para el mercado. Quienes resultaron beneficiados por este desplazamiento de la actividad ganadera fueron los hacendados de la provincia de Guanacaste, cuyo mayor mercado se trasladó de Nicaragua al Valle Central. Sin embargo, los hacendados guanacastecos enfrentaron la

³⁷¹ Samper K., *Generations of Settlers*.

³⁷² Brunilda Hilje, *La colonización agrícola de Costa Rica*, 24-25.

competencia en la producción de carne de las haciendas nicaragüenses, las cuales también encontraron un importante mercado en el Valle Central al iniciar el auge de la caficultura. Esto quedó reflejado en la petición de 20 de mayo de 1850 hecha por un conjunto de hacendados a la Cámara de Representantes para proteger la cría de ganado interna, junto con otras demandas como la protección frente al abigeato y el mejoramiento del camino que conducía a la provincia.³⁷³

Durante este periodo, la ruta hacia el Pacífico se fortaleció con la consolidación de Puntarenas como puerto oficial para la entrada y salida de bienes. Durante la década de 1840, comerciantes y otros empresarios practicaron nuevos estudios e hicieron recomendaciones para fomentar el traslado del puerto a la Caldera. Sin embargo, Puntarenas no solo tenía trayectoria en la recepción de navíos, sino que un importante número de comerciantes –muchos de ellos extranjeros– establecieron sus almacenes y casas de comercio en este punto gracias a la declaración como puerto franco en 1847.³⁷⁴ Asimismo, durante esta etapa ocurrieron otros importantes hitos que incrementaron las funciones de Puntarenas dentro de la red de lugares centrales: la asignación de un gobernador con autoridades subalternas (febrero, 1848), la creación de la parroquia del Corazón de Jesús (1850) y la concesión del título de ciudad (setiembre, 1858).³⁷⁵ Adicionalmente, resultaba costoso hacer el traslado a otro puerto, pues había que construir instalaciones y reorganizar toda la estructura de cobro de derechos marítimos, inversión que venía recibiendo Puntarenas desde las tres décadas pasadas.

El crecimiento de las exportaciones de café a inicios del periodo (ver Gráfico III-1) favoreció una transición del mercado regional al internacional a través del puerto de Puntarenas. El paulatino traslado de funciones económicas hacia este punto –tales como el arribo de barcos, la construcción de puestos aduaneros, o servir de residencia a nuevos comerciantes– posiblemente contribuyó a

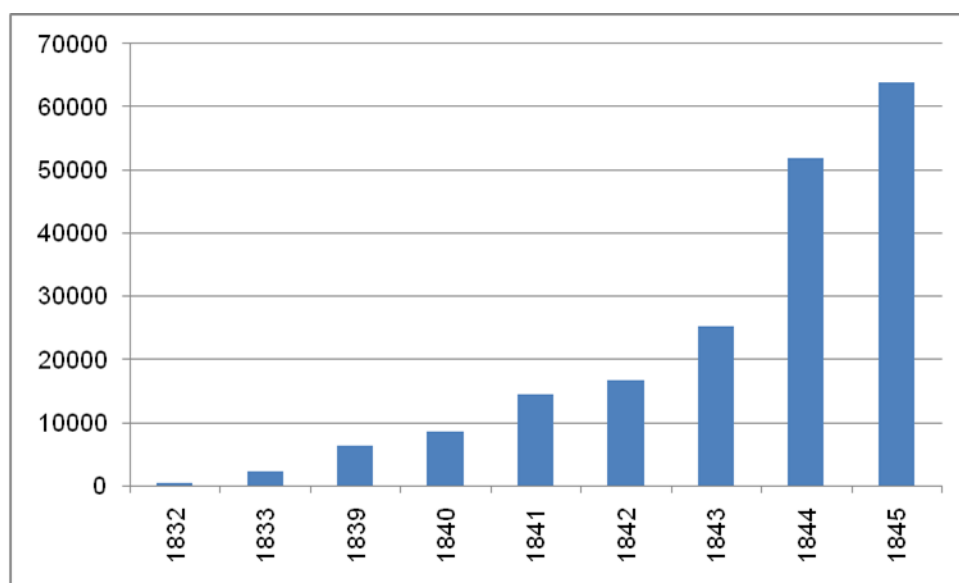
³⁷³ ANCR Congreso 5277 (1850).

³⁷⁴ León Sáenz, *Evolución del comercio exterior*, 181; Elías Zeledón Cartín, *El nacimiento de la ciudad de Puntarenas* (San José: Editorial de la Universidad estatal a Distancia, 2017), 133

³⁷⁵ Decreto XCII de 25 de febrero de 1848, en Costa Rica, *CLODR-CR (1847-1848)*, 254-255; Sandí Morales, *Estado e Iglesia Católica*, 48; Zeledón Cartín, *El nacimiento de la ciudad*, 67-97.

privilegiar la cooperación en la reparación y construcción de mejores caminos hacia la zona costera del Pacífico por sobre otras vías. El contraste estuvo representado por la antigua ruta hacia Nicaragua, la cual durante el periodo colonial ocasionalmente servía de vínculo con el mercado centroamericano, que abastecía al Valle Central con algodón nicaragüense y algunas manufacturas provenientes de la región centroamericana; adicionalmente, permitía aprovisionar de tabaco las tercenas nicaragüenses, cuando no se contaba con barcos para su transporte.

Gráfico III-1. Exportaciones de café de Costa Rica por Puntarenas, en quintales (1833-1845, años disponibles)



Fuente: Jesús Rico Aldave, “La Renta del tabaco en Costa Rica (1766-1860)” (Universidad Pública de Navarra, Tesis de Doctorado en Historia, 2008): 359.

La ruta comprendida entre el río Salto –hoy día, cercano al cantón de Liberia– y la frontera con Nicaragua, tuvo poca utilidad para los vecinos del Valle Central durante el periodo colonial. Al finalizar el siglo XVIII, la Factoría de Tabaco solicitó autorización a la Dirección General de la Renta en Guatemala para la contratación de barcos para el transporte del alcaloide a Nicaragua y El Salvador, lo cual dirigió la mayoría del tráfico hacia Puntarenas.³⁷⁶ Asimismo, el relativo

³⁷⁶ Rico Aldave, *La Renta del tabaco*, 113-115.

aislamiento de la provincia, sumado a la estrechez del mercado para la producción agropecuaria del Valle Central más allá de dicho río, fueron poderosos motivos para reducir el interés de los vecinos de Costa Rica en reparar dicho camino. Como pudo observarse en el primer capítulo, la negativa del ayuntamiento de Cartago ante las pretensiones del gobernador intendente Juan de Aysa de mejorar el camino entre ambas provincias, reveló la importancia y utilidad del paso por el río Grande y los montes del Aguacate para los habitantes de Costa Rica, en contraposición con la ruta hacia Nicaragua.³⁷⁷

Con la anexión del Partido de Nicoya al novel Estado de Costa Rica en 1824, las comunicaciones entre dicha jurisdicción y el Valle Central adquirieron una mayor importancia para el Valle Central. Los propietarios ganaderos vallecentralinos con haciendas en el Guanacaste³⁷⁸ requerían buenos caminos para trasladar sus hatos. Es posible que el tráfico de ganado aumentase después de la independencia con la liberación de las trabas al comercio, como sugiere el decreto de 7 de agosto de 1827 que imponía un derecho de peaje de medio real (0,06 pesos) por cada cabeza de ganado adulto en la garita del río Grande (véase cita 299). En contraste, la sección del camino que comunicaba con territorio nicaragüense no tenía la misma importancia para los vecinos del Valle Central.

El paso a través de la frontera con Nicaragua cayó en desuso después de cumplir su función para los vecinos del Valle Central, la cual era facilitar el transporte del tabaco a las tercenas nicaragüenses y la introducción de algodón proveniente de la misma provincia. Sin embargo, el camino aun representaba un importante vínculo entre los vecinos del Guanacaste y de Nicaragua, quienes compartían vínculos comerciales. Así lo reconoció la municipalidad de Guanacaste en un oficio al jefe político superior de 12 de noviembre de 1833, en el cual solicitaba la

³⁷⁷ ANCR Gobernación 8706 (1789).

³⁷⁸ La documentación para el periodo refiere al antiguo partido de Nicoya como “El Guanacaste”, incluyendo las jurisdicciones de Nicoya, Santa Cruz, Las Cañas, Bagaces y Guanacaste. La región adquirió el rango de departamento hasta 1835 y el de provincia en 1848. Véanse Decreto CV de 24 de marzo de 1835, en *CLODR-CR (1833-1836)*, 180-183; y Constitución Política de Costa Rica (1848) Clotilde Obregón, *Las Constituciones de Costa Rica*, (San José: Editorial de la Universidad de Costa Rica, vol. III, 2007), 65.

reparación de dicha vía, por medio de la cual los vecinos del Guanacaste adquirirían “maises, frijoles y otros elementos” que habían escaseado por la ruina de sus cosechas a causa de un huracán. La municipalidad manifestó la importancia del camino “atendiendo a que de cierta manera contribuye la villa de Nicaragua a la sostención (sic: sostenimiento) de esta [jurisdicción] con los víveres que sus vecinos y los de aquí conducen para su venta como es siempre en el partido [...]”³⁷⁹ Asimismo, en 18 de octubre de 1845, el alcalde primero Eduardo Ruiz se dirigió al Ministro de Gobernación para solicitar la suma de trescientos pesos para componer el antiguo camino a través de la “Montaña de Nicaragua”, argumentando en torno a la importancia de importar ganado del país vecino, tanto para la reproducción de bueyes como para abastecer el consumo de carne, debido a que la “decadencia estremada (sic: extrema)” de las haciendas locales provocaba altos precios –según Ruiz, “cosa nunca vista”– así como porque “en esta ciudad [de Guanacaste] se carece de carne muchos días [...]”³⁸⁰ La relación entre los vecinos del Guanacaste y Nicaragua era reforzada tanto por estas relaciones comerciales como por lazos de tipo familiar.³⁸¹

El decreto de 27 de junio de 1849 hacía eco de las persistentes demandas que las autoridades políticas del Guanacaste habían hecho en el pasado respecto a la necesidad de mejorar los caminos de la provincia. La nota de 12 de noviembre de 1833 del alcalde de Guanacaste, anteriormente mencionada, exponía al jefe político superior la urgencia de reparar el camino para facilitar el tráfico de víveres para “subvenir de algún modo las necesidades del pueblo”, argumentando que el camino “que ba para dicha villa de Nicaragua está quevrado (sic)... pues personas que han acostumbrado a gastar tres días de aquí para aya y de aya

³⁷⁹ ANCR Gobernación 13495 (1833), f 45.

³⁸⁰ ANCR Gobernación 31464 (1845), f 1.

³⁸¹ Las guerras civiles en Nicaragua provocaron varias olas migratorias durante las décadas de 1830 y 1840. El Estado de Costa Rica declaró el territorio como asilo para quienes huían de tales conflictos durante la década de 1820. Véase la comunicación del Ministro general de Costa Rica de 6 de noviembre de 1827 al jefe político superior sobre declaratoria de Costa Rica en Antonio Esgueva Gómez, *Las fronteras de Nicaragua y Costa Rica en los documentos históricos* (Managua: IHNCA-UCA, 2007), 145. Muchos de los inmigrantes establecieron su residencia en las villas y poblaciones de Guanacaste, procurando guardar la mayor cercanía con sus familiares e intereses al otro lado de la frontera.

para acá haora han gastado once días sin dejar de andar [...].”³⁸² En 17 de abril de 1836 el jefe político de Guanacaste, José Simeón Guerrero, expuso que desde que tomó el mando político “comensaron algunos vecinos de esta villa [de Guanacaste] a manifestarme el mal estado del camino de la Costa, único de tránsito para el [Estado] de Nicaragua [...]”³⁸³ En 18 de octubre de 1845, el alcalde primero de Guanacaste Eduardo Ruiz, anticipando la introducción de ganado de Nicaragua para cubrir el abasto interno, reconoció como mayor obstáculo “que no hay un camino favorable por donde conducirlo, porque el que existe por la costa del mar, es malísimo para este efecto [...]”³⁸⁴ José Simeón Guerrero reportó entre abril y mayo de 1836 que los vecinos de Nicaragua, aprovechando la compleja y difusa línea fronteriza, se introducían a reparar el camino en ausencia de esfuerzos por parte del gobierno de Costa Rica.³⁸⁵

La respuesta al aparente abandono de los caminos en el departamento de Guanacaste por parte del gobierno quedó expresa en el oficio de 1° de noviembre de 1845 dirigido al alcalde primero de Guanacaste, Eduardo Ruiz, por Mariano Montealegre, director de la Sociedad Económica Itineraria –organización que más adelante es analizada,– quien participó que:

“La Junta [Itineraria] anticipadamente suplica se le escuse de esta nueva atención, pues la que ya tiene con el cuidado del Camino General de mar a mar, absorbe enteramente las fatigas de sus miembros, a términos de que, aun dedicados como se hallan a su exclusivo desempeño, apenas pueden lograr el cumplir satisfactoriamente los de su encargo... [y] por lo que hace a fondos, los que pertenecen a la Junta, son muy limitados para que puedan aplicarse a nuevos objetos, *distrayéndose del principal*, cual es la vía hacia el Pacífico.”³⁸⁶

En suma, la jerarquía de funciones no fue el único factor que influyó sobre el predominio de la ruta hacia el puerto de Puntarenas. El comercio del café ofreció los incentivos para redirigir los medios de alcanzar la cooperación en la construcción de caminos y puentes hacia dicho puerto. Como puede observarse

³⁸² ANCR Gobernación 13495 (1833), f 45.

³⁸³ ANCR Congreso 2534 (1836), f 1.

³⁸⁴ ANCR. Gobernación 31464 (1845), f 1v.

³⁸⁵ Véase ANCR Congreso 2534 (1836), f 1v; ANCR. Gobernación 24500 (1836).

³⁸⁶ ANCR. Gobernación 31464 (1845), ff. 2v-3. El destacado es propio.

más adelante, aun cuando la caficultura convirtió el Valle Central en mercado para los hatos guanacastecos y nicaragüenses, la prioridad impuso los mercados internacionales por encima de los regionales. Ciertamente, los gobiernos encontraron mayor interés entre diversos actores sociales del Valle Central de cooperar en el mejoramiento de la vereda hacia Puntarenas –a través de contribuciones u organizaciones–, que en la reparación de una vía cuyo tráfico había decaído con la erosión de las relaciones con el mercado centroamericano.

3. *Redes de cooperación para la construcción de caminos en el Valle Central (circa 1840-1870)*

A excepción de los estudios en torno a los bienes de cofradías, la historiografía costarricense carece de investigaciones que aborden formas de cooperación comunitaria o corporativa durante el periodo de estudio.³⁸⁷ En contraste, este periodo ha sido ampliamente estudiado a la luz del paulatino crecimiento del aparato estatal. Con el fortalecimiento de la Hacienda pública, merced al aumento de los ingresos por monopolios y la expansión de la caficultura, los organismos estatales produjeron una importante cantidad de evidencia documental. Estas fuentes conducen a la interpretación superficial de que en el periodo hubo una efectiva conformación del Estado, explicación que desatiente la participación de otros actores y organizaciones sociales. La presente sección explora dos formas de cooperación voluntaria empleadas en la construcción de caminos y puentes durante la etapa 1840-1870. Si bien estas iniciativas prosperaron dentro del marco estatal, la agencia de varios actores sociales en la conformación de nexos para el fortalecimiento de la cooperación en el proceso de construcción y reparación de vías es lo que determina la importancia de su estudio.

3.1 *La Sociedad Económica Itineraria (1843-1854): un ejemplo de acción colectiva en el ocaso de las organizaciones corporativas medievales*

“[La Sociedad Económica Itineraria] fue criada (sic: creada) para salvar a la industria del país del conflicto en que se hallaba, i ella ha cumplido su

³⁸⁷ Gudmundson, “La expropiación de los bienes”, Verónica Jerez Brenes, “La venta de bienes de la cofradía de Nuestra Señora de Ujarrás en Costa Rica (1805-1840),” en Boza Villarreal et al, *De colonia a república*, 103-136.

mandato, ha progresado y continúa prosperando, porque descansa sobre la base incontrastable del interés común...”³⁸⁸

La expansión de la caficultura en Costa Rica durante la década de 1840 guardó estrecha relación con el desarrollo de un grupo de interés de comerciantes y hacendados de café que se constituyó –con apoyo estatal– en la denominada Sociedad Económica Itineraria, también conocida como la Junta Itineraria. La historiografía costarricense ofrece una caracterización somera de su origen y sus funciones. El historiador Samuel Stone la describe como “un organismo gubernamental constituido por grandes cafetaleros, con el propósito de construir una carretera uniendo la capital al puerto de Puntarenas para la exportación del café [...]”³⁸⁹ El economista Jorge León señala que la agrupación tenía “la potestad de endeudarse, adquiriendo préstamos con capitalistas e instituciones nacionales, los cuales se garantizaban con los ingresos a ser cobrados a los usuarios.”³⁹⁰ El historiador Vicente Gómez señala que la Sociedad era un “espacio de discusión de las élites económicas e intelectuales costarricenses” en el cual circulaban “los conceptos políticos [y] el horizonte de expectativas que compartían y que se estaba transformando al calor del crecimiento de la economía cafetalera [...]”³⁹¹ Con base en estas caracterizaciones y diversas fuentes documentales –memorias, correspondencia, informes anuales– la presente sección analiza la Sociedad Económica Itineraria desde la perspectiva que ofrece la teoría de la elección racional en torno a las organizaciones de tipo corporativo. El principal objetivo es encuadrar esta agrupación en el contexto más amplio de las organizaciones y la acción colectiva, a fin de explicar cómo llegó a tener tal éxito en sus objetivos.

La Sociedad Económica Itineraria reunió a un conjunto de individuos, cuyo poder económico derivó de una diversificación productiva, de forma paralela a la

³⁸⁸ ANCR Fomento 4465 (1846), f 1.

³⁸⁹ Samuel Stone Zemurray, *La dinastía de los conquistadores. La crisis del poder en la Costa Rica contemporánea* (San José: Editorial Universitaria Centroamericana, 1982), 88.

³⁹⁰ León Sáenz y Arroyo Blanco, “Transportes y desarrollo económico”, 88

³⁹¹ José Vicente Gómez Murillo, “El futuro del Estado y los Estados futuros: conceptos de Estado e imaginación del futuro en Costa Rica, 1821-1848” (Tesis de Maestría en Historia, Universidad de Costa Rica, 2018), 255. El autor agradece al M. Sc. Vicente Gómez por facilitar este material.

expansión de la caficultura. Como ejemplo, se encuentra el caso de Buenaventura Espinach, minero y comerciante catalán, quien fue denunciante de minas en los montes del Aguacate durante el primer ciclo minero, y al momento de su muerte poseía el derecho a la octava parte de los productos de una mina en Quebrada Honda, varios cafetales y cañales en San Joaquín de Heredia y una hacienda ganadera en el pueblo de Cañas, Guanacaste.³⁹² Juan Rafael Mora Porras, comerciante de tierras y de café, se dedicó a exportar por sí mismo a Jamaica oro y plata extraídos de los montes del Aguacate para intercambiarlo por bienes manufacturados que luego vendía de regreso en Costa Rica, al mismo tiempo que compró varias propiedades cafetaleras y cañeras que unió hasta formar propiedades más grandes.³⁹³ La Tabla III-1 muestra la participación de varios miembros de la Junta Itineraria en la importación de tabaco Iztepeque; en esta sobresale la participación del comerciante Vicente Aguilar Cubero, quien además fue el único importador de tabaco Virginia, y quien se convirtió en el mayor capitalista del país en la década de 1850, gracias a su participación en distintas actividades económicas.

En un detallado estudio, el historiador Ólger Ávila argumenta que este conjunto de individuos formaron la Sociedad Económica Itineraria inspirados en organizaciones como el Real Consulado (1793) y la Sociedad Económica de Amigos del País (1794), las cuales se constituyeron durante el ocaso colonial en la capital del Reino de Guatemala. Ávila señala que la similitud entre estas tres organizaciones es observable en “el nombre, la organización, el sistema de trabajo, etc.”³⁹⁴ Sin embargo, estos rasgos no son suficiente evidencia para explicar el vínculo entre las experiencias del Reino de Guatemala y la del nuevo Estado de Costa Rica. Es posible dilucidar la relación entre estos grupos a la luz de los recientes enfoques en torno a formas de acción colectiva corporativa

³⁹² Carlos Araya Pochet, “La minería en Costa Rica”, *Revista de Historia* 2 (1976): 94-95; ANCR Mortuales Independientes de Cartago, 1154.

³⁹³ Fallas Santana, *Elite, negocios y política*, 29-30.

³⁹⁴ Ávila Bolaños, “La Sociedad Económica Itineraria”, 110.

Tabla III-1. Importaciones de tabaco Iztepeque y Virginia a Costa Rica hechas por miembros de la Sociedad Económica Itineraria (1838-1860) en quintales.

Nombre	Iztepeque	Virginia
Vicente Aguilar	542,8	4923,64
Felipe Molina	226,32	
Nazario Toledo	176,22	
Saturnino Tinoco	142,97	
Manuel Peinado	39,05	
Buenaventura Espinach	4,43	
Florentino Zeledón	1,28	

Fuente: Rico Aldave, *La Renta del tabaco*, 464-468.

Durante la Edad Media tardía (*circa* 1000-1300) aparecieron en distintas partes de Europa occidental formas de organización corporativa autorreguladas con el fin de lograr fines colectivos. La teoría de la elección racional explica que, a fin de satisfacer sus intereses propios, los individuos forman agrupaciones con el fin de compartir información con sus pares, y de esta forma predecir el comportamiento de los mismos. Organizaciones como los gremios de artesanos y comerciantes, cofradías, hermandades y los “comunes” (tierras, pastos, sistemas de irrigación) también surgieron como medios para compartir tanto los costos como las ganancias en situaciones que implicaban riesgo. La historiadora Tine de Moor señala este proceso como una “revolución institucional silenciosa”, a través de la cual la sociedad europea occidental desarrolló formas de cooperación en respuesta a situaciones de gran incertidumbre.³⁹⁵ Estas formas de organización llegaron a su fin en respuesta a las grandes transformaciones económicas del siglo XVIII, tales como los avances en las comunicaciones

³⁹⁵ Tine de Moor, *The Dilemma of Commoners. Understanding the Use of Common-Pool Resources in Long-Term Perspective* (New York: Cambridge University Press, 2015).

marítimas, los adelantos tecnológicos en la producción industrial y la difusión de la propiedad privada de la tierra.

Las organizaciones de comerciantes del Reino de Guatemala y la Sociedad Económica Itineraria compartían el principio de la cooperación voluntaria, pero tenían diferencias entre los fines que cada una perseguía. El Real Consulado de Guatemala y la Sociedad Económica de Amigos del País se encontraban fundamentados en el principio de contribuir con los intereses de sus miembros, pero ambas no compartían los mismos objetivos. Por una parte, los miembros del Real Consulado estaban interesados en mantener el monopolio comercial con la metrópoli, mientras que la Sociedad de Amigos del País fomentaba la difusión del progreso social y económico por medio de la propagación de las luces.³⁹⁶ En amplio contraste con ambas organizaciones, la Sociedad Económica Itineraria tenía como objetivo único dotar a los productores y comerciantes cafetaleros, y demás usuarios, de un camino carretero que permitiera exportar los crecientes volúmenes del grano.

La Sociedad Económica Itineraria ilustra una de las alternativas al dilema de la cooperación en la reparación y construcción de caminos durante el periodo 1843-1870. En 4 de mayo de 1852, durante la proposición de medidas hecha a la Asamblea Legislativa para reparar y construir caminos vecinales, el diputado Francisco María Oreamuno señaló a la comisión encargada de dicho rubro las dificultades que enfrentó el Estado costarricense durante las primeras décadas:

“Es sabido que desde que Costa-rica independió (sic: se independizó), el Poder Legislativo no ha dejado de dar diferentes disposiciones para conservar los caminos interiores en el mejor estado; y todo ha sido infructuoso, porque hasta hoy no se ha llegado a acertar con [entre renglón superior: las mejores] disposiciones; de aquí es que el mal continúa con perjuicio del pueblo y de los particulares.”³⁹⁷

³⁹⁶ Para una evaluación del papel del Real Consulado como defensor de los intereses de Cádiz, véase Fernández Molina, *Pintando el mundo*, 303-312. Sobre los fines de la Sociedad de Amigos de Guatemala véase Manuel Rubio Sánchez, *Historia de la Sociedad Económica de Amigos del País* (Guatemala: Editorial Académica Centroamericana, 1981).

³⁹⁷ ANCR Congreso 7914 (1852), f 2.

Ante tal panorama, el diputado proponía crear lo que denominaba “juntas itinerarias locales”, un intento de emular la experiencia y el éxito de la Sociedad Económica Itineraria en la construcción de la Carretera Nacional. En su exposición, Oreamuno reconoció que el logro alcanzado por la Junta Itineraria radicaba en su carácter de organización corporativa. De las organizaciones decía:

“[...] sirven con constancia y con un ardor infatigable; [...] la asociación ni muere, ni se cansa, porque unos individuos son reemplazados por otros; y cuando alguno de ellos olvida su deber, los restantes lo estimulan y suplen sus faltas. [E]l poder moral de que goza una junta de hombres capaces para desempeñar *el fin que se han propuesto*, es tan eficaz que todo les cede el paso [...]”³⁹⁸

En esta cita, Oreamuno delineó dos aspectos particulares sobre las organizaciones. En primer lugar, los miembros se constituyeron en grupo de forma voluntaria, en la búsqueda de un fin colectivo. Un corto número de agricultores y comerciantes solicitó voluntariamente al gobierno el apoyo a la creación de una organización que cediese a la iniciativa privada la reparación y construcción de los caminos públicos. Así, durante el gobierno del jefe de Estado José María Alfaro se fundó la Sociedad Económica Itineraria por medio del decreto XXXV de 25 de noviembre de 1843. La codificación de esta orden puede llevar a la errónea interpretación de que se constituyó como una entidad semi pública, o de creación netamente estatal.³⁹⁹ Sin embargo, la evidencia sugiere que la Junta Itineraria constituyó una organización de carácter privado, que requería el reconocimiento y apoyo estatal.

El modelo de organización privada para la construcción de caminos, puentes y canales se había difundido ampliamente en Inglaterra a mediados del siglo XVIII por medio de compañías conocidas como *turnpike trusts*. El Parlamento inglés concedió atribuciones a estas compañías tales como la emisión de bonos, la

³⁹⁸ ANCR Congreso 7914 (1852), f 1. El destacado es propio.

³⁹⁹ El reglamento orgánico de la Sociedad Económica Itineraria establecía que la Junta Directora estaría compuesta por cuatro miembros nombrados en Asamblea General, y otros cuatro por nombramiento del Poder Ejecutivo. Véase, Ávila Bolaños, “La Sociedad Económica Itineraria”, 123-124.

compra de tierras para mejoras y ampliaciones, y el cobro de derechos de peaje para financiar las obras.⁴⁰⁰ El manifiesto de la Sociedad Económica Itineraria de 9 de enero de 1845 al público promovió el uso de esta modalidad, argumentando que la excepcionalidad de los caminos en Inglaterra se debía a la organización de empresas privadas, las cuales percibían los recursos y una ganancia a partir del cobro de peajes, autorizados por el gobierno, al tiempo que los caminos construidos por el público solo se encontraban “en los distritos pobres e insignificantes”.⁴⁰¹ La diferencia entre los *trusts* y la Junta itineraria, es que en los primeros las rentas fluían hacia el grupo privado con una ganancia, las cuales eventualmente eran reinvertidas en mejoras. En el caso de la Junta, las rentas ingresaban al tesoro público, el cual las distribuía en las diferentes obras.

La justificación del decreto de 25 de noviembre de 1843 enfatiza el carácter privado y voluntario de la organización al señalar que:

“los propietarios [cafetaleros] reconocen la necesidad de sacrificar una parte de sus haberes para asegurar el resto de sus fortunas y la salida de sus cosechas; que así lo ha manifestado a este Supremo Gobierno una porción respetable de este vecindario [de San José], solicitando se ponga en sus manos la dirección de las empresas de los caminos a los puertos [...] [ya que] el interés individual es el agente más poderoso, activo e ilustrado para llevar al cabo semejantes empresas; y que en tal concepto a nadie mejor pueden encomendarse que a los mismos hacendados y comerciantes [...]”⁴⁰²

La invocación del interés individual claramente refiere a la incapacidad de los primeros gobiernos republicanos de articular un proyecto para mejorar las comunicaciones. Así, el éxito de la organización radicaría en la reunión de intereses particulares en torno a un fin de carácter colectivo, en donde el requisito principal era “que el patriotismo ilustrado i el interés individual bien entendido *juntan sus esfuerzos*; que todos *cooperen* en proporción de sus recursos, e

⁴⁰⁰ Bogart, “Turnpike trusts and the transportation”; “Neighbors, networks”; “Did the Glorious Revolution”.

⁴⁰¹ ANCR Fomento 1760 (1845), s. n. f.

⁴⁰² Decreto XXXV de 25 de noviembre de 1843, en República de Costa Rica, *Colección de las leyes, decretos y órdenes expedidos por los Supremos Poderes Legislativo y Ejecutivo de Costa Rica en los años de 1843 y 1844* (San José: Imprenta de la Paz, tomo VIII, 1861), 83.

inculquen en las masas con su ejemplo, luces e influjo, ideas sanas sobre el particular.”⁴⁰³

El segundo aspecto señalado por Oreamuno en su discurso es que las acciones de los miembros son fácilmente observables por otros integrantes. Al indicar que si un miembro falla, el otro corrige sus faltas, Oreamuno está describiendo una dinámica que –en términos de la teoría de la elección racional– indica que la cooperación sería facilitada por la predictibilidad en el comportamiento de los individuos dentro de un grupo reducido. Por ejemplo, en acta de la Sociedad Económica Itineraria de 4 de junio de 1847, se acordó comunicar al gobierno que Víctor de Castella se negó en reiteradas ocasiones a asistir a las sesiones aduciendo una enfermedad, y aun el día que se le citó de forma escrita “se le vio pasar para su casa pocos minutos antes de recibir la comunicación.”⁴⁰⁴ Asimismo, la vigilancia sobre la conducta de Castella, y de otros miembros, fue facilitada por el carácter relativamente reducido del vecindario josefino –y de las comunidades del Valle Central en general. Como pudo verse en los dos capítulos anteriores, las poblaciones vinculadas al Camino Real tuvieron éxito en la construcción y reparación de sus caminos a nivel local merced al carácter compacto de dichas comunidades. Además, el conocimiento de las conductas de los individuos dentro de la Sociedad Itineraria se vio facilitado no solo por el tamaño del grupo o la cercanía de su vecindad, sino por otras características que se detallan a continuación.

Según la historiadora Sheilagh Ogilvie, la capacidad de monitorear el comportamiento de los miembros en este tipo de grupos corporativos se veía reforzada por un conjunto de relaciones multi ramificadas entre los individuos pertenecientes al grupo. Dichos vínculos influyen de forma positiva sobre el funcionamiento de la organización en tres aspectos: por una parte las acciones

⁴⁰³ Sociedad Económica Itineraria, *Exposición que hace la Junta Directora de la Sociedad Itineraria a los miembros de la misma corporación y a todos los habitantes del Estado*, en ANCR Fomento 1760 (1844), s. f. El destacado es propio.

⁴⁰⁴ Archivo Nacional de Costa Rica, “Actas de la Junta Directora de la Sociedad Itineraria. Años 1847-1848,” en *Revista del Archivo Nacional* XXXI, no. 1-12 (enero-diciembre, 1967): 200.

de los individuos se ven constantemente examinadas por sus pares; esto a su vez provee incentivos para la autorregulación (*self-enforcement*) de los códigos y normas dentro de la organización; asimismo, toda información en torno al comportamiento del grupo es compartida entre sus miembros. Estos vínculos pueden involucrar lazos de parentesco, espacios de sociabilidad –la iglesia, las fiestas cívicas, asambleas locales– e incluso relaciones comerciales o financieras entre sus miembros.⁴⁰⁵

Diversas fuentes permiten identificar, en cierta medida, algunos de estos vínculos entre los miembros de la Sociedad Económica Itineraria.⁴⁰⁶ Respecto a vínculos familiares, se observan distintos lazos de parentesco entre sus miembros. Por un lado, Eusebio Rodríguez casó con Feliciano Mora Fernández, hermana de Juan y Joaquín Mora Fernández⁴⁰⁷; José Joaquín Mora Porras, a través de su esposa, estableció parentesco indirecto con Francisco María Oreamuno; José María Montealegre casó con Ana Mora Porras, hermana de Juan Rafael y José Joaquín Mora Porras⁴⁰⁸; asimismo, los hermanos Francisco y Mariano Montealegre casaron respectivamente con Victoriana y Guadalupe Gallegos, ambas hijas de José Rafael de Gallegos.⁴⁰⁹ Por otra parte, al calor del aumento en el volumen de las exportaciones y de la necesidad de adquirir los medios para el transporte y embarque del grano a los mercados internacionales, productores y comerciantes formaron compañías exportadoras entre las cuales destacan miembros de la Junta Itineraria: Gordiano Fernández y Mariano Montealegre, Juan Rafael Mora Porras y Vicente Aguilar, Gregorio Escalante y Juan Bautista Bonilla, y Nicolás Ulloa y Rafael Moya.⁴¹⁰ Asimismo, la interacción social entre

⁴⁰⁵ Sobre las características de los gremios y otras agrupaciones véase Sheilagh Ogilvie, *Institutions and European Trade. Merchant Guilds, 1000-1800* (New York, Cambridge University Press, 2011), 1-19.

⁴⁰⁶ La nómina de los asistentes e integrantes de las juntas directivas de Sociedad Económica Itineraria se encuentra en Ávila Bolaños, “La Sociedad Económica Itineraria,” 432-446.

⁴⁰⁷ Stone Zemurray, *La dinastía de los conquistadores*, 213.

⁴⁰⁸ Fallas Santana, *Elite, negocios y política*, 15-16.

⁴⁰⁹ Mauricio Meléndez, “Los Montealegre de Costa Rica y Nicaragua”, en *La Nación, Suplemento Raíces*, Edición 13. Disponible en <http://www.nacion.com/In-ee/ESPECIALES/raices/raices13.html> (consultado en martes 30 de abril de 2019).

⁴¹⁰ Stone Zemurray, *La dinastía de los conquistadores*, 80.

los miembros no se limitaba a las sesiones de la Junta Itineraria, sino que compartían espacios públicos, tal como lo atestiguó el viajero Wilhem Marr en 1850. El alemán narra el conocido episodio de la pelea de gallos durante su visita a la ciudad capital, en el cual identificó a Juan Rafael y su hermano José Joaquín Mora Porras, Bruno Carranza, Juan Bautista Bonilla, Nazario Toledo y José María Castro, todos ellos prominentes miembros de la Junta Itineraria.⁴¹¹

3.1.1. *El sistema de cooperación dentro de la Sociedad Económica Itineraria*

La Sociedad Económica Itineraria constituyó un primer intento por sistematizar el proceso de construcción y reparación del antiguo Camino Real y los puentes que lo atravesaban, por medio de la organización de los hacendados de café, comerciantes y hombres de negocios de mayor influencia de la época. La cooperación voluntaria no solo refiere a las numerosas contribuciones pecuniarias que derramaron sus miembros para la compra de materiales y el pago de servicios y jornales. Adicionalmente, los miembros construyeron un sistema de cooperación que consistía en un conjunto de aportes en conocimiento, experiencia práctica, vínculos con el poder y habilidades diversas, que facilitaron la ejecución de las distintas tareas encargadas a la Junta. En enero de 1846, ante la petición de varios individuos al Poder Ejecutivo de tomar medidas para reconocer un puerto en el mar Caribe, la junta directora de la Sociedad Itineraria invitó a una de sus sesiones a los ciudadanos interesados, “pertenezcan o no a la Sociedad, que quisieren auxiliarla con sus luces i proyectos, a fin de que se dignen concurrir a la discusión [...]”.⁴¹² Al fomentar la participación de sus miembros, la Junta Itineraria atrajo una importante cantidad de recursos humanos⁴¹³ para la ejecución de sus proyectos.

⁴¹¹ Ricardo Fernández Guardia, *Costa Rica en el siglo XIX. Antología de viajeros* (San José: Editorial Universitaria Centroamericana, 1970), 187-188

⁴¹² Comisión de Conmemoraciones Históricas, *Mentor costarricense*, tomo 2°, 87-88.

⁴¹³ Esta expresión refiere a la posesión de una serie de habilidades e información compartidas dentro de una red social. En la sociología esto se conoce como “capital humano” o incluso “capital social”, ambas expresiones problemáticas, dada la carencia de dos propiedades esenciales del capital: la transferibilidad y la mensurabilidad. En torno a la discusión de estos conceptos, véase Hodgson, *Conceptualizing Capitalism.*, 191-197.

Existe suficiente evidencia documental y algunos estudios que registran la participación de los miembros vinculados a las juntas directoras en distintas tareas del proceso de construcción de caminos. Comúnmente, la junta elegía de su seno a los socios que conformarían las distintas comisiones de trabajo: reconocimiento de espacios, avance de los trabajos, inspección de las obras concluidas, recolección de contribuciones voluntarias, revisión de estados financieros, entre otras. El relativo éxito en la ejecución de dichas comisiones reposó enteramente en la experiencia que sus miembros aportaban en distintas áreas. La Tabla III-2 muestra la trayectoria previa de algunos miembros de la Sociedad Económica Itineraria dentro de la función pública. En sesión del 12 de enero, la junta acordó solicitar al intendente general Manuel Carazo proponer junto con Santiago Fernández un sistema contable que evitase el fraude en la recaudación de impuesto de exportación y peaje.⁴¹⁴ El 17 de octubre de 1844 José María Cañas, prior de la Junta Litoral del sur anexa a la Sociedad Itineraria, comunicó al presidente de la Junta Itineraria que acordaron nombrar a Nereo Brenes como secretario, y que este ofreció sus servicios de forma gratuita.⁴¹⁵ Como lo muestra esta evidencia, el conocimiento, habilidades y experiencia de dichos directivos constituyeron importantes insumos dentro de la logística de las diversas tareas, en aspectos tales como el manejo de actas y archivos, administración de las finanzas, el reconocimiento de espacios para el establecimiento de veredas y puentes, y no menos importante, la postulación y conducción de iniciativas y proyectos en los pasillos del poder.

⁴¹⁴ Comisión de Conmemoraciones Históricas, *Mentor costarricense*, tomo 1°, 135.

⁴¹⁵ *Ibid*, 254.

Tabla III-2. Trayectoria de los miembros de la Sociedad Económica Itineraria en el servicio público, *circa* 1835-1850

Nombre	Funciones dentro de la Sociedad Económica Itineraria	Funciones previas en el gobierno
Alvarado, José Joaquín	Tesorero (1843-1854)	Contador de aduana marítima de Puntarenas (4-12-1840)
Brenes, Nereo	Secretario de la Junta Litoral del Sur (1844)	Oficial 2° de la Administración principal
Carazo, Manuel José	Asambleísta, 1844	-Tesorero general del Estado (12-11-1835) - Intendente general de Hacienda (25-01-1840)
Castro, Félix		-Oficial escribiente de la Intendencia general (22-5-1837) -Secretario de la Intendencia general (8-1-1840)
Escalante, Gregorio	Vicepresidente (1846-1847; 1848-1849) Vocal (1848-1849)	-Administrador de la Aduana del Estado (13-08-1838) -Administrador de la Renta de Tabacos 05-11-1840
Gutiérrez, Rafael		-Secretario de la Contaduría de Cuentas (15-04-1836) -Contador 1° de la Contaduría mayor (08-04-1840) -Escribiente del mando político de Alajuela (07-01-1842)

Tabla III-2. Continuación

Nombre	Funciones dentro de la Sociedad Económica Itineraria	Funciones previas en el gobierno
Lara, Juan José	Vocal (1843-1844)	Administrador de la Aduana Marítima de Puntarenas (26-04-1842)
Oreamuno, Francisco María	Comisión exploradora del camino a Matina (enero, 1844)	-Ministro General del Despacho (12-12-1837) -Contador 1° del Tribunal de Cuentas (29-08-1840) -Juez de 1° instancia de la ciudad de Cartago (02-06-1841)
Zeledón, Manuel		Contador de la Aduana Marítima de Moín (11-12-1840)

Fuente: José Antonio Fernández Molina, “Base de datos sobre nombramientos del Poder Ejecutivo (1822-1860)”, inédita (incluye fechas de toma de razón)*; Ávila Bolaños, “La Sociedad Económica Itineraria”; Comisión de Conmemoraciones Históricas, *Mentor costarricense*, tomo 1°, 254.

*El autor agradece al Dr. Fernández Molina por facilitar el acceso.

La Sociedad Económica Itineraria también estaba constituida por asociados con otras habilidades y experiencia, quienes ocasionalmente prestaban una serie de servicios en las distintas tareas. En un impreso de 9 de enero de 1844, la directiva de la Junta Itineraria agradeció a Eusebio Rodríguez “por el interés que toma en todas las obras públicas”, dada su participación voluntaria en la proposición de una ruta alterna a través del monte del Aguacate que atravesaría los puntos Escobar y Concepción por en medio, y en la inspección de los tramos Garita – Aguacate – Puntarenas emprendidos por la Junta al finalizar el año 1843.⁴¹⁶ En

⁴¹⁶ ANCR Fomento 7741 (1843-1844), documento sin numeración de folios; y ANCR Fomento 1760 (1843-1845), documento sin numeración de folios.

sesión de 21 de marzo de 1844 la Junta comunicó que el comerciante Juan Mora Porras ofreció hacerse cargo de la construcción de un puente provisional sobre el río Segundo de forma voluntaria, en vista de la proximidad de una de sus haciendas al sitio de la obra. La Junta recibió dicho ofrecimiento con gratitud “por su pronto allanamiento (sic) a desempeñarla.”⁴¹⁷ En sesión de 12 de setiembre de 1846, Pío Murillo informó que las partidas de exploradores que reconocerían una vereda al río Sarapiquí decidieron devolverse por no encontrar vestigios de la misma, por lo que ofreció la dirección de la obra durante la época seca de forma gratuita.⁴¹⁸

Los aportes anteriores no solo reflejan la inversión de recursos pecuniarios por parte de los socios –las exploraciones requerían de herramientas, víveres y alimentación de bestias. Murillo poseían amplio conocimiento sobre la sección norte del territorio, lo cual le valió el reconocimiento del gobierno por el descubrimiento de una vereda.⁴¹⁹ Rodríguez no solo tenía experiencia trazando rutas, sino que también era conocido por dirigir la construcción de puentes y otras obras de infraestructura. Asimismo, Mora hizo uso de la experiencia en la dirección de trabajadores dentro de sus propiedades, cercanas al sitio de las obras. La experiencia y habilidades prácticas jugaron un papel esencial en medio de una coyuntura en que el conocimiento técnico estaba en manos de unos pocos extranjeros.

Este sistema de cooperación constituyó la base para la sistematización del proceso de construcción y reparación de caminos. Asimismo, la Sociedad Económica Itineraria inspiró la constitución de iniciativas similares, como la Sociedad de Amigos del País, la Junta Itineraria del Norte, la Compañía de Sarapiquí, la Junta Provincial en Guanacaste y las juntas itinerarias locales. Sin embargo, muchas de estas no fructificaron debido a circunstancias muy variadas. La Sociedad de Amigos, así como las juntas de Sarapiquí y Norte, proponía la construcción de una ruta hacia alguno de los puertos del Caribe, proyecto

⁴¹⁷ ANCR Fomento 7741 (1843-1844), documento sin numeración de folios.

⁴¹⁸ ANCR Fomento 4388 (1846-1847), ff. 5-6

⁴¹⁹ Decreto LXXIX de 31 de julio de 1834, en Costa Rica, *CLODR-CR* (1833-1836), 141.

inhabilitado por la carencia de un puerto en dicha costa con la infraestructura necesaria, difíciles condiciones climáticas y ecológicas, y la escasez de asentamientos vinculados a las actividades de la costa. De la Junta Provincial y las juntas locales aún existe poca evidencia para aventurarse a explicar su fracaso. A pesar de ello, el modelo cooperativo que ejecutó la Sociedad Económica Itineraria facilitó la transferencia de información en el proceso de planificación y ejecución de las diferentes tareas del proceso de construcción de vías.

A pesar del éxito de este sistema de cooperación, la Sociedad Económica Itineraria enfrentó una serie de dificultades relacionadas tanto con el contexto económico, como con factores de carácter interno al grupo. Durante la etapa 1843-1846, los buenos precios del café permitieron un aumento en la riqueza de los productores, comerciantes y transportistas –a veces reunidos en una sola persona o familia– así como en los ingresos del fisco. Esto se tradujo en una mayor inversión para la construcción de la Carretera Nacional a través de donativos y préstamos por parte de los miembros de la Junta, y en recursos provenientes de la recolección del impuesto a la exportación del grano y de otras rentas (peaje, consulado). En contraste, la coyuntura 1847-1849 estuvo marcada por la baja de los precios del grano debido a la crisis provocada por las revoluciones liberales de mediados de siglo.⁴²⁰ La reducción de recursos, sumado al pago de compromisos con sus acreedores –entre ellos, la Universidad de Santo Tomás y los hacendados y exportadores de café, – redujo la inversión de la Junta en reparaciones y en el desarrollo de nuevos proyectos.⁴²¹

La Sociedad Económica Itineraria nació con el pecado original de la división entre partidarios de una vía que permitiese acceso a algún puerto del Caribe, y aquellos que defendían la construcción y mantenimiento de la Carretera Nacional. Un elocuente testimonio anónimo del año 1849 hacía eco de esta escisión:

⁴²⁰ León Sáenz, *Evolución del comercio exterior*, 121.

⁴²¹ Comisión de Conmemoraciones Históricas, *Mentor costarricense*, tomo 2°, 165.

“[Costa Rica] hoy se halla en su yndependa (sic: independencia) y fingida libertad sin una vereda que le conduzca (sic: conduzca) a aquel fértil y rico valle [de Matina] privando a los pobres habitantes de aquellas riquezas, y dejándolos sin ocupación... como marranos en la cumbre de estos volcanes. Por más que los Patriotas han representado estos males, el gobierno ha desoído tan fuertes lamentos, porque el interés de pocos comerciantes está en oposición al bien público, y de aquí resulta la miseria pública de todo el Estado, mientras otros pocos se han enriquecido con un comercio sin concurrencia ni de los naturales, ni extranjeros, monopolizando el ramo de café, y estrayendolo por un vil precio, y descuidando las riquezas que producía el valle de Matina. Así es que Costa-rica en más de trescientos años, está sin civilisar, sin relación con las demás naciones, sin comercio, y en lugar de movimiento, no hay más que miseria y quietud sepulcral en el año de 1849. ¡Pobre Costa-rica!”⁴²²

Durante la década de operaciones de la Junta, ocurrieron diferentes manifestaciones de dicha división. El Mentor Costarricense sirvió como medio para proponer proyectos de construcción, así como para ventilar las demandas de diferentes sectores sociales, entre las cuales se encuentran los famosos “cordonzos” de Fray Manuel Coto, lego que denunció la falta de interés de la Junta en abrir una vía al Caribe señalando las ventajas de impulsar dicho proyecto.⁴²³ Asimismo, miembros de la Junta participaron simultáneamente en iniciativas para la apertura de una vereda al Caribe: Vicente Aguilar y Eusebio Rodríguez formaron parte del directorio de la Sociedad de Amigos del Estado (1846); el comerciante catalán Buenaventura Espinach, quien fungiría como presidente de la Junta del Norte formada en Cartago (1850); Santiago Fernández y Vicente Aguilar formaron parte del primer directorio de la Compañía de Sarapiquí, establecida en 1851.⁴²⁴

Aunque los detractores de la Sociedad Económica Itineraria atacaban la ausencia de interés en construir una vía al Caribe, es posible que la corporación actuase con un sentido práctico. La escasez de recursos que caracterizó el periodo de operaciones de la Junta Itineraria, obligó a priorizar las reparaciones anuales de la Carretera Nacional, sobre la cual estuvo concentrado el tráfico de las carretas

⁴²² ANCR Colonial Cartago 633 (1849), 1-1v.

⁴²³ González Villalobos, “Ruta – Sarapiquí,” 50-52.

⁴²⁴ Ávila Bolaños, “La Sociedad Económica Itineraria”, 162-163; 192-193; 198-202.

tanto para el café como para otros bienes. Asimismo, la inexistencia de un puerto con las instalaciones adecuadas para el almacenamiento de mercaderías y el cobro de los impuestos aduanales dificultaba la planificación de la ruta. La recomendación de un contemporáneo consistió en delegar la construcción de caminos y puertos a un conjunto de individuos que prescindiese de intereses personales, adquiriese toda la información necesaria, y en consecuencia ejecutase las acciones pertinentes, pues “[d]e lo contrario, se estará gastando el dinero en tentativas i nunca habrá un establecimiento marítimo con las comodidades correspondientes i un camino perfecto para invierno y verano.”⁴²⁵

En suma, la historiografía hasta el presente ha mostrado a la Sociedad Itineraria como un grupo de individuos con un rol pasivo, cuyo único papel dentro del grupo fue proveer recursos a través de empréstitos o donativos y la discusión de los problemas del transporte a través de la asistencia a las sesiones. En contraste, la teoría de la elección racional proporciona una visión más dinámica en torno a la organización y la participación de sus miembros como poseedores y difusores de información al interior del grupo, un mecanismo de vigilancia con el fin de proteger los intereses colectivos. Las comunidades, especialmente las de reciente formación al calor de la colonización agrícola, compartían elementos de la dinámica corporativa descrita, tales como el tamaño del grupo y los lazos de parentesco entre sus miembros. La siguiente sección analiza el mecanismo conocido como detalle de caminos, el cual descansaba enteramente en una red de cooperación local.

3.2 Los caminos vecinales: de la acción colectiva voluntaria a la formalización del “detalle”

Desde la independencia, el Estado costarricense delegó a las municipalidades la responsabilidad de construir y reparar los caminos y puentes vecinales, bajo la supervisión de la autoridad jurisdiccional de los jefes políticos y gobernadores. Una de las principales razones consistía en la notable insolvencia de la hacienda pública, escasamente provista de recursos para atender el mantenimiento de las

⁴²⁵ Anónimo, “Puerto y caminos”, *El Costa-ricense*, 29 de mayo de 1847, n° 29, 116.

vías principales. Aún con el aumento de las rentas y la consolidación del sistema fiscal durante la segunda mitad del siglo XIX, el Estado acaso suministró recursos a las municipalidades para atender los caminos locales por medio de un presupuesto especial, cuya repartición se realizaba con base en el tamaño de la población o la urgencia de las reparaciones.⁴²⁶

Durante el decenio 1826-1835, el Estado costarricense estableció las bases para el cobro de la contribución itineraria, como pudo discutirse en el capítulo anterior. Los vecinos varones, en edad de adquirir los medios económicos suficientes, contribuirían como usuarios de este bien público, por medio de dinero o su trabajo personal. Estas condiciones no experimentaron cambios drásticos durante la etapa 1843-1870. Los diferentes decretos fijaron la edad de los contribuyentes entre los 18 y los 60 años, una contribución en dinero que osciló entre 0,5 y 1 pesos o su equivalente en días de trabajo –el jornal de 2 a 4 días anuales– y la inclusión de los extranjeros con un año de residencia en el padrón anual de contribuyentes.⁴²⁷

Sin embargo, la evidencia documental señala que durante la segunda mitad del siglo XIX los vecinos impugnaron la forma de distribuir las contribuciones ante la autoridad. En comunidades de reciente formación, el vecindario construía los primeros cimientos con el aporte voluntario de sus miembros en trabajo y recursos materiales. Simultáneamente, los vecinos conservaban la obligación de contribuir con las cargas impositivas que señalaban las leyes. Considérese el caso de los vecinos de la aldea de Santa María de Dota, quienes en 9 de

⁴²⁶ El decreto LVII de 17 de mayo de 1864 ordenó la inversión de 15000 pesos para la composición de caminos vecinales, los cuales debían ser distribuidos en los distintos cantones. Véase República de Costa Rica, *Colección de las leyes, decretos y órdenes expedidos por los Supremos Poderes Legislativo y Ejecutivo de Costa-Rica en los años de 1863 y 1864* (San José: Imprenta de la Paz, tomo XVIII, 1872), 110-111.

⁴²⁷ Decreto CLXXIII de 27 de diciembre de 1848, en Costa Rica *CLODR-CR (1847-1848)*, 488-489; Decreto LXII de 19 de diciembre de 1849, en República de Costa Rica, *Colección de las leyes, decretos y órdenes expedidos por los Supremos Poderes Legislativo y Ejecutivo de Costa-Rica en los años de 1849 y 1850* (San José: Imprenta de la Paz, tomo XI, 1865), 233-234; Decreto XCIV de 13 de diciembre de 1852, en República de Costa Rica, *Colección de las leyes, decretos y órdenes expedidos por los Supremos Poderes Legislativo y Ejecutivo de Costa-Rica en los años de 1851, 1852 y 1853* (San José: Imprenta de la Paz, tomo XII, 1868), 207-210; Decreto XXXVIII de 4 de noviembre de 1862, en Costa Rica, *CLODR-CR (1861-1862)*, 190-193; Decreto XX de 18 de octubre de 1867, en Costa Rica *CLODR-CR (1867-1868)*, 94-96.

diciembre de 1872 dirigieron memorial a la Secretaría de Gobernación solicitando la exención en los trabajos del camino conocido como la cuesta de “El Tablazo”. Los vecinos argumentaron que a más de su colaboración voluntaria y sus deberes como contribuyentes, se les exigía trabajo en un camino ajeno a su comunidad. En palabras de los exponentes:

“...por nuestro propio interés en aquella aldea incipiente nos hemos ocupado con asiduidad en la composición de caminos y tantos trabajos públicos que se necesitan... por nuestro propio interés no nos hemos limitado a trabajar en los caminos *el tiempo que las leyes de policía disponen para cada individuo*, sino también en todas aquellas obras públicas que son indispensables para una población [...]”⁴²⁸

Asimismo, los vecinos del barrio de San Isidro de Heredia interpusieron queja al gobernador de la provincia en 12 de julio de 1876, en virtud de la amenaza de cárcel y multa hecha por el juez de paz del vecindario si no contribuían a la construcción de nuevas calles. Los vecinos señalaron en su memorial que ya estaban obligados por la contribución subsidiaria establecida en las Ordenanzas Municipales de 1867.⁴²⁹

La contribución subsidiaria anual fue abolida en 1898 con la publicación de una nueva Ley de Caminos, la cual formalizaba el uso del detalle como medio para reparar los caminos vecinales. A grandes rasgos, la ley facultaba a las municipalidades para determinar los caminos de mayor interés por abrir o reparar, y para cobrar entre los vecindarios interesados una contribución, cuyo monto sería calculado con base en el uso que cada vecino hiciese del camino o en el valor de la propiedad beneficiada. Este detalle podía abonarse en dinero, o en trabajo prestado por cuenta propia o de un peón. Después de determinar cuál o cuáles caminos eran prioritarios, la municipalidad conformaba una junta itineraria compuesta por el gobernador o los jefes políticos y dos individuos nombrados por la municipalidad, con el fin de formar un presupuesto de las obras, el cual sería repartido entre los interesados. La municipalidad ordenaba el detalle a nivel cantonal, pero ante la urgencia de una reparación, tenía la facultad de

⁴²⁸ ANCR Policía 5168 (1872), sin número de folio. El destacado es propio.

⁴²⁹ ANCR Policía 4865 (1876), sin número de folio.

convocar a los interesados en la obra. De esta manera, establecía la legitimidad del interés o utilidad como base del gravamen, en contraste con la contribución subsidiaria, aplicada a todo adulto.⁴³⁰ Sin embargo, el detalle aparece en las fuentes documentales más de medio siglo anterior a su formalización. ¿Por qué?

Considérese primero el marco sociohistórico de la acción colectiva a nivel local. Las comunidades poseían una larga trayectoria en la organización colectiva para la construcción de obras de infraestructura. Desde el periodo colonial, la formación de poblados dependió enteramente de la cooperación voluntaria de sus miembros fundadores para la construcción de los cimientos: la compra de tierras, la erección de la ermita o iglesia parroquial, el levantamiento de la casa de cabildo, y otros. Comúnmente, cuando no existía corporación municipal, las comunidades organizaban las llamadas “juntas de vecinos”, cuya concurrencia consistía en un grupo de pobladores –beneficiarios de la obra a desarrollar– presidido en ocasiones por alguna autoridad, como el teniente de gobernador o el pedáneo del barrio. Tómese en cuenta el informe que rindió el gobernador Tomás de Acosta al capitán general Antonio González Saravia en 12 de enero de 1803 en referencia a la construcción del templo de la parroquia de Villa Vieja:

“[La parroquia es] de cal y canto, de regular arquitectura y suficiente magnitud, que promete considerable duración, y todo a expensas y con beneplácito de sus vecinos. Hay así mismo una cárcel y casa que llaman de cabildo para las *juntas del vecindario*, bastantes grandes, hechas de adobe y bien tratadas, de modo que durarán muchos años.”⁴³¹

En su desarrollo, dichos poblados requerían de trochas y veredas rústicas que, en palabras del historiador Mario Samper, permitían reducir los costos de comercialización tanto a grandes productores agrícolas como pequeños campesinos.⁴³² Asimismo, en un contexto de expansión de la frontera agrícola, los nacientes poblados buscaban el establecimiento de vínculos con las rutas de

⁴³⁰ Decreto n° 42 de 8 de agosto de 1898, en República de Costa Rica, *Colección de las leyes y decretos emitidos en el año 1898* (San José: Tipografía Nacional, 1898), 268-272.

⁴³¹ Tomás de Acosta, “Informe sobre la población de Villavieja 1803 (fragmento)”, en Meléndez Chaverri, *Heredia: historia, tradiciones y vivencias*, 65. El destacado es propio.

⁴³² Mario Samper, “¿Agricultor o jornalero? Algunos problemas de historia social agraria” (Heredia: Escuela de Historia, Universidad Nacional, sin fecha), 32.

mayor tránsito, como la ruta hacia el Pacífico. En ausencia de un fondo de propios o del apoyo estatal para subsidiar estas incipientes vías, los usuarios del vecindario recurrían a la participación voluntaria para su construcción.

Como ya se adelantó, la cooperación voluntaria al interior de una comunidad poseía una dinámica muy similar a la de las organizaciones corporativas, mencionada en el análisis de la Sociedad Económica Itineraria. Durante el proceso de colonización, unas pocas familias conformaban los núcleos iniciales, las cuales establecían vínculos tanto de parentesco, como relaciones de carácter económico, tales como la compraventa de propiedades o la contratación de jornaleros para las labores agrícolas anuales y estacionales. En estos casos, el reducido tamaño de la comunidad y la cercanía entre sus integrantes facilitan las predicciones en torno al comportamiento de sus miembros, o como el reza el refrán español “en pueblo chico, infierno grande.” La historiadora Elizabeth Poveda argumenta que un rasgo característico de la dinámica social en las poblaciones costarricenses del siglo XIX comúnmente era la constante vigilancia mutua sobre las prácticas de los vecinos en espacios como la misa, la taquilla y los festejos cívicos y religiosos.⁴³³ En este entorno, la denuncia de las conductas individuales ante las autoridades civiles y religiosas provenía del mismo vecindario, dentro del cual circulaba tal información.

La institución del detalle tuvo origen en estas formas de organización comunitaria, y la evidencia sugiere que las comunidades la utilizaron desde las primeras décadas del siglo XIX. Así, por acta de 17 de octubre de 1837, la municipalidad de Alajuela nombró a Manuel Carrillo “para que [fuera] al paraje del Tuetal a *detallar* una caye que muchos individuos reclaman [...]”⁴³⁴ El detalle no era exclusivo para la construcción de caminos, pues también servía para suministrar recursos en la construcción de otras obras, como lo atestigua el memorial de un grupo de vecinos del cantón de Santo Domingo de fecha 5 de febrero de 1875, en el cual solicitaban al gobierno ordenar la obligatoriedad de un detalle para

⁴³³ Elizabeth Poveda Porras, *Moral tradicional y religiosidad popular en Costa Rica (1880-1920)* (San José: Euro Impresora Sofía, 1997).

⁴³⁴ ANCR Municipal 426 (1837), f 50v. El destacado es propio.

construir una cañería, cuyo cumplimiento “lo exige la mayor parte de este vecindario”.⁴³⁵

La evidencia disponible que mejor describe el funcionamiento del detalle corresponde al acta de una junta de vecinos celebrada en el distrito de San Isidro de Heredia el 25 de diciembre de 1874 y presidida por el gobernador de Heredia, el juez de paz y el cura de la localidad. Una “junta detalladora” evaluaba el rumbo que debía tomar la ruta, los posibles costos materiales de la obra, así como la riqueza y potencial utilidad de los interesados en el camino. La junta acordó la construcción de varias calles, la formación de un arbitrio “en que cada uno de los concurrentes se suscribió en lo que creyó conveniente” y la designación de dos vecinos para la apertura de las calles y de otros seis para la formación y cobro del detalle.⁴³⁶ Como puede inferirse, el detalle constituía una red de cooperación para el suministro de información, conocimiento, recursos materiales y trabajo en forma colectiva, y no estaba restringido a una contribución pecuniaria. La evidencia no sugiere el tipo de sanciones que recibían los individuos que incumplían con el detalle asignado. En cambio, la documentación sí refiere a la capacidad de los vecinos para impugnar la justicia en la distribución.

Si bien el detalle constituyó un mecanismo efectivo para la construcción de vías y otras obras de infraestructura en comunidades nacientes, este permaneció como una institución informal. El historiador José Antonio Salas argumenta en su estudio sobre la formación del pueblo de Santa Bárbara de Heredia que las municipalidades comúnmente tenían la atribución de hacer cumplir el detalle.⁴³⁷ En contraste, la evidencia documental señala que las municipalidades tuvieron poca intervención en la ejecución de este mecanismo hasta la Ley de Caminos de 1898. Con el fin de abordar este fenómeno, considérense los siguientes casos. En 8 de octubre de 1867 un grupo de vecinos del barrio de Santiago de Alajuela suplicó al gobernador de dicha provincia reformar un detalle para la construcción

⁴³⁵ ANCR Gobernación 4910 (1875), f 1v.

⁴³⁶ ANCR Gobernación 8820 (1874), ff. 50-50v

⁴³⁷ José A. Salas V., “Santa Bárbara de Heredia 1852-1927. Una contribución a la Historia de los Pueblos” (Tesis de Licenciatura en Historia, Universidad Nacional, 1979), 83.

de un puente denominado “de los Franceses” por medio de “hombres que conocean [a estos] vecinos y el interez que posean”, contribución que los vecinos juzgaban excesiva e incorrectamente distribuida, pues decían que “están detallados los de menos interez por más cantidad y los demás por menos [...]” En 11 de julio de 1876, Manuel María Villalobos, vecino de San Isidro de Heredia, dirigió su memorial al gobernador de esta para pedir exoneración en el pago de 30 pesos para la construcción de varias calles en dicho barrio. Villalobos argumentó que ya había contribuido con 20 pesos de forma voluntaria por considerar la obra como “cosa de veneficencia pública, y no porque tenga... interés alguno.” Otro grupo de vecinos del barrio de San Antonio en Alajuela, dirigió un ocurso el 15 de febrero de 1877 al gobernador de la provincia para solicitar la exención en la reparación de un puente que atravesaba una acequia, la cual no abastecía a dicho barrio. Los peticionarios no consideraban “justo ni racional” la construcción de un puente en el cual “no tenemos interés de ninguna especie... a tal grado que si se cerrase, no nos causaría perjuicio de ninguna especie [...]”.⁴³⁸

En los tres casos sobresale un patrón: los vecinos recurrían a las autoridades superiores, principalmente al gobernador, con el fin de evaluar la justicia en la distribución del detalle.⁴³⁹ No obstante, las autoridades acordaron que la prerrogativa de hacer cumplir el detalle quedaba en manos de la “junta detalladora”. La junta conformada para la construcción del puente “de los Franceses” determinó en 10 de octubre de 1867 que el detalle se hizo en justa proporción “según el conocimiento que de ellos tiene los individuos detalladores” y en vista de que todo el vecindario adquiriría un gran beneficio para una “comunicación segura i a todas horas, i no estar espuestos a las avenidas (sic: crecidas) del río [...]”.⁴⁴⁰ En 26 de julio de 1876, el gobernador de Heredia negó

⁴³⁸ ANCR Municipal 12312 (1877), f 2.

⁴³⁹ La historiadora Patricia Alvarenga estudia otros casos de interpelación de los vecindarios a las autoridades en el proceso de construcción de la infraestructura material de las comunidades durante la segunda mitad del siglo XIX. Véase Alvarenga Venutolo, “Comunidades y agentes del estado”.

⁴⁴⁰ ANCR Gobernación 39958 (1867), ff 1 y 2.

la petición a Manuel María Villalobos, vecino de San Isidro de Heredia, en virtud de que la junta “nombrada por la generalidad de los vecinos de San Isidro, al desempeñar su cometido, tuvo muy presente el haber de cada individuo [...]”.⁴⁴¹ Por otra parte, en 20 de febrero de 1877 la junta detalladora señaló al superintendente de la obra que en su opinión el detalle debía ejecutarse por la generalidad de los vecinos gravados, pues “son mui pocos los petentes (sic: peticionarios) que no sean interesados en el veneficio del agua del puente que debe reconstruirse, porque los que no les pasa por la propiedad, la toman y se venefician de ella [...]”.⁴⁴² El Poder Ejecutivo reconocía que las juntas detalladoras conocían de forma previa la riqueza y utilidad que representaba la obra para los vecinos adjudicados. Esta evidencia genera otra interrogante en torno al momento en el cual el Estado intervino en la dinámica local por medio de la formalización del detalle.

Dado el carácter informal del detalle, los vecinos encontraron bases legales para disputarlo. Los vecinos detallados para la reparación del puente de los “Franceses” señalaron en su memorial que “el detalle hecho por los jueces de paz no es tan justo ni legal [...]”.⁴⁴³ Manuel María Villalobos, mencionado anteriormente, dirigió su memorial al gobernador solicitando exención de un detalle de 50 pesos asignado para la construcción de calles en su barrio. Villalobos, quien ya había aportado 20 pesos de forma voluntaria, expuso el atropello indicando que “solo el Congreso puede establecer contribuciones; que esos detalles son ilegales e injustos, puesto que no se pide i reparte la contribución en proporción a las facultades e interés de los vecinos i otras cosas más [...]”.⁴⁴⁴ En ocursio de 12 de julio de 1876, un grupo de agricultores vecinos de barrio San Isidro solicitó al gobernador de Heredia la revocatoria del mismo detalle disputado por Villalobos, argumentando que “[c]ualquiera otra contribución que se exija en mayor cantidad i no es la establecida por lei vigente

⁴⁴¹ ANCR Policía 4866 (1876), f 2v

⁴⁴² ANCR Municipal 12312 (1877), ff 1-5

⁴⁴³ ANCR Gobernación 39958 (1867), f 1.

⁴⁴⁴ ANCR Policía 4866 (1876), f 1.

es ilegal... [y] que solo el Congreso puede establecer contribuciones.”⁴⁴⁵ Esto posiblemente llevó a la intervención del gobierno, el cual aprobaba la recolección del detalle por acuerdo ejecutivo, tomando en consideración la sugerencia de la junta detalladora.⁴⁴⁶ Faltan fuentes que identifiquen el momento preciso en que esto se convirtió en atribución del ejecutivo, pero es seguro que el detalle permaneció como iniciativa local voluntaria hasta su oficialización en la ley de caminos de 1898.

En síntesis, en el contexto de colonización y fundación de asentamientos, las comunidades recurrieron a la acción colectiva voluntaria en ausencia de apoyo y capacidad del Estado. En contraste, la importancia de los caminos generales para el acceso a mercados regionales e internacionales justificó la ampliación de la base fiscal a partir de la creación de un nuevo impuesto y el apoyo de las rentas derivadas de los gravámenes al comercio. La siguiente sección examina la relación entre este proceso de maximización del ingreso y la búsqueda de la cooperación de distintos actores sociales en la construcción y reparación de vías.

4. La cooperación a través de la coerción: nuevos impuestos durante el periodo 1841-1870

La caficultura, como fue señalado, produjo una riqueza sin precedente que fluyó hacia todos los sectores de la población: desde los grandes y pequeños productores agropecuarios hasta los comerciantes y trabajadores agrícolas estacionales. A partir de la década de 1840, los gobiernos tomaron ventaja de esta coyuntura para promulgar nuevas fuentes de ingreso. Si las arcas públicas crecieron por otros impuestos a la producción y venta de aguardiente, la renta del tabaco y el trasiego de ganado desde las haciendas guanacastecas y nicaragüenses, la exportación del grano de oro fomentó el desarrollo de otras actividades comerciales y agropecuarias, que potencialmente podían sujetarse a

⁴⁴⁵ ANCR Policía 4865 (1876). Sin número de folio.

⁴⁴⁶ Véase la aprobación de los detalles para construcción los puentes sobre los ríos Barranca y Virilla en Acuerdo n° XCIII de 18 de diciembre de 1884 y Acuerdo n° XCV de 23 de diciembre de 1884, respectivamente. República de Costa Rica, *Colección de las disposiciones legislativas y administrativas emitidas en el año 1884* (San José: Imprenta Nacional, sin fecha de publicación), 445-447.

tasación. A continuación se examina la base de tres impuestos destinados a la construcción y reparación de caminos con el fin de mostrar la relación entre distintos actores sociales interesados en mejorar la infraestructura vial y un Estado en proceso de expansión dedicado a maximizar el ingreso.

La complejidad en las tareas de un nuevo Estado requería de fuertes gastos, tales como el pago de salarios para sus funcionarios, la construcción de edificios y obras públicas y la defensa del territorio contra amenazas. Según la historiadora Carmen Fallas, la década de Juan Rafael Mora en el poder se caracterizó por una balanza comercial favorable a la administración, que permitió construir obras tales como el Palacio Nacional y la Fábrica Nacional de Licores e invertir en la profesionalización del ejército. También se manifestó en la opulencia y el despilfarro de recursos públicos en el aumento de salarios de algunos empleados, incluyendo al mismo presidente.⁴⁴⁷ La existencia de vías de comunicación estables no solo constituía un requerimiento para el comercio y la percepción de ingresos, sino para la movilización de tropas, el despacho de correspondencia y el tráfico cotidiano en general, lo cual lo convertía en otro importante egreso.

Mientras que el Estado no podía depender enteramente de la cooperación voluntaria de los comerciantes y productores –agrupados en la Sociedad Económica Itineraria a partir de 1843 para el mantenimiento de la Carretera Nacional– este promovió la cooperación a partir de nuevos impuestos. A diferencia de la etapa anterior, con el desmembramiento de la República Federal, el gobierno dispuso enteramente de las antiguas rentas marítimas –consulado y peaje – para la composición de caminos.⁴⁴⁸ Sin embargo, la experiencia había demostrado que dichos ingresos eran insuficientes para dar mantenimiento al camino y sus puentes. Adicional a la formulación de impuestos, las autoridades demandaron la cooperación del sector más interesado en el camino, los

⁴⁴⁷ Fallas Santana, *Elite, negocios y política*, 46-51.

⁴⁴⁸ Comisión de Conmemoraciones Históricas, *Mentor costarricense*, tomo 1°, 161.

exportadores-transportistas, denunciando dos conductas que ponían en riesgo el progreso económico: el fraude y la destrucción de los caminos.

Los contemporáneos posiblemente no anticiparon la explosión en el tráfico sobre el camino a Puntarenas. Si bien la carreta había constituido previamente un medio de transporte de uso meramente local, el empleo cada vez más frecuente para la exportación auguraba mayores costos de mantenimiento del camino al puerto. El 6 de diciembre de 1841 el gobierno emitió un decreto que ordenaba el cobro de un real (0,12 pesos) por cada quintal de café que fuera exportado a través del puerto de Puntarenas, el cual sería destinado a la conservación del camino que conducía a la costa Pacífica. Este impuesto fue elevado a dos reales por quintal por decreto de 2 de agosto de 1854, en virtud de la escasez de fondos para la composición del camino hacia Puntarenas. Finalmente, la contribución fue abolida por el decreto de 10 de junio de 1868 a causa de las pérdidas que reportaron los productores y exportadores del grano, que según un informe de la Comisión de Hacienda del Congreso se debía a la competencia del café producido en otras latitudes como Brasil, Java y Ceilán. La misma comisión recomendó la creación de un gravamen a la importación de harina y granos alimenticios, y otro impuesto al consumo de licores. A partir de ello, la reparación y construcción de los caminos generales fue trasladada desde la producción y comercialización del café a los importadores y consumidores.⁴⁴⁹

Generalmente, el impuesto a la exportación de café fue recibido sin mucha resistencia por los sectores asociados al transporte del grano. No obstante, la evasión constituía una práctica tan antigua, como desde los primeros años de la Renta del Tabaco. En 18 de noviembre de 1845, Manuel Francisco Carazo, ministro de Hacienda, elevó al Congreso una propuesta de decreto formulada por

⁴⁴⁹ En el mismo orden, Decreto de XXVII de 6 de diciembre de 1841, en República de Costa Rica, *Colección de las leyes, decretos y órdenes expedidos por los Supremos Poderes Legislativo, Conservador y Ejecutivo de Costa-Rica en los años de 1841 y 1842* (San José: Imprenta de la Paz, tomo VII, 1861), 128-129; Decreto XLIII de 2 de agosto de 1854, en República de Costa Rica, *Colección de las leyes, decretos y órdenes expedidos por los Supremos Poderes Legislativo y Ejecutivo de Costa-Rica en los años de 1854 y 1855* (San José: Imprenta de la Paz, tomo XIII, 1871), 66-67; Decreto IX de 10 de junio de 1868, en *CLODR-CR (1867-1868)*, 157-158. Sobre la abolición del impuesto a la exportación de café véase ANCR Congreso 9274 (1868), ff. 9-10v.

la Junta Itineraria con el fin de poner “diques al fraude que se comete vergonzosamente contra unos fondos cuya inversión favorece directamente los intereses del mismo defraudador [...]”.⁴⁵⁰ El proyecto, que establecía un sistema de boletos para controlar el volumen de la carga conducido por los transportistas, se convirtió en decreto el 28 de agosto de 1848 con el fin de organizar de un mejor modo la recaudación de dicho impuesto, “porque de lo contrario desaparecerían los recursos con que el Gobierno cuenta para mantener expeditos los caminos generales [...]”.⁴⁵¹

Era de esperarse que el aumento en los controles sobre la recaudación de este impuesto motivara cierta resistencia por parte de los exportadores, quienes en la práctica resultaban más perjudicados por la evasión. En 27 de febrero de 1852, el Ministro del Despacho dirigió comunicación al director de la Sociedad Económica Itineraria solicitando una modificación al decreto de agosto de 1848, en vista de los ocursos que le habían dirigido varios comerciantes “manifestando los perjuicios irreparables que les ocasiona el rigor con que el artículo 5° del decreto n° 18 de 28 de agosto de 1848 castiga a los que al extraer café ponen en cada saco mayor número de libras que el permitido [...]”.⁴⁵² El artículo establecía multas y decomiso de cargamentos que excedieran el peso establecido en los billetes presentados ante los funcionarios de la Aduana. La queja de los comerciantes refería a la imprecisión de los instrumentos para medir el volumen de la carga, pues el exceso de esta era multado o sometido a decomiso. Alegaban que la desproporción del cargamento podía deberse a la imprecisión de los instrumentos o la negligencia del resguardo, y que la intención de los comerciantes no era el defraudar el fondo de caminos, “pues antes bien es de creerse que tienen empeño en fomentarlo para lograr una vía espedita que facilite sus especulaciones [...]”.⁴⁵³ La falta de evidencia documental no permite determinar la efectividad de los controles desarrollados para reducir la evasión. A pesar de ello, el sistema de billetes continuó utilizándose durante el periodo, y

⁴⁵⁰ ANCR Congreso 4974 (1845), f 2

⁴⁵¹ Decreto CXXXII de 28 de agosto de 1848, en Costa Rica, *CLODR-CR (1847-1848)*, 331-334.

⁴⁵² ANCR Hacienda 6333 (1852), s. n. f.

⁴⁵³ ANCR Hacienda 6333 (1852), s. n. f.

en la memoria de la Secretaría de Hacienda del año económico 1859-1860 Manuel Francisco Carazo reportó que el fondo itinerario “[e]stá bien recaudado y puede decirse que si se comete fraude en este ramo por los exportadores de aquel fruto, es tan insignificante que no merece mencionarse.”⁴⁵⁴

El aumento en los costos de reparación del Camino Nacional ocurrió paralelo a la difusión de la carreta como medio para la exportación. La evidencia que permite corroborar este argumento corresponde a las diversas denuncias de las autoridades y de los usuarios en torno al uso de dicho vehículo. En 6 de abril de 1846 la municipalidad de Alajuela comunicó una orden del jefe de Estado dirigida a regular el transporte, por medio de la cual prohibía “se guarnescan con tacos y clavos de hierro sobresalientes y sin yantas las ruedas que sirven a las carretas [...]”⁴⁵⁵ En su informe anual de 1856, el Ministro de Hacienda y Guerra reconoció que “[la] estrechez de las llantas de las ruedas [de la carreta] es inmensamente perjudicial, y corta, destroza e inutiliza constantemente el [C]amino [Nacional].”⁴⁵⁶ En 8 de junio de 1859, el diputado Miguel Alfaro propuso regular el uso de este medio de transporte, dado que “como todo el mundo sabe, [las carretas] son las que los descomponen [...]”⁴⁵⁷ Una posible solución consistía en aumentar el grosor de las ruedas, como lo propuso el director de la Junta Itineraria al Ministro del Despacho en 24 de agosto de 1852. Aunque la petición fue inicialmente denegada, en 8 de julio de 1857 entró en vigor un decreto que liberaba la introducción de ruedas de 5 pulgadas, gravaba con cinco céntimos la importación de aquellas con un menor grosor a este, y establecía un impuesto a las que no tuvieran el mismo grueso.⁴⁵⁸ Otra solución implicaba la imposición de una nueva carga a los exportadores-transportistas sobre una de sus fuentes de riqueza.

El 8 de noviembre de 1866, el ministro de gobernación ordenó al gobernador de Alajuela levantar testimonios entre los vecinos de la villa de Grecia, en torno a la

⁴⁵⁴ ANCR Congreso 7018 (1860), f 6.

⁴⁵⁵ ANCR Municipal 617 (1846), f 35.

⁴⁵⁶ República de Costa Rica, *Informe del Ministro de Hacienda y Guerra* (San José: Imprenta Nacional, 1856), 11.

⁴⁵⁷ ANCR Congreso 6701 (1859), f 1.

⁴⁵⁸ ANCR Gobernación 8338 (1857), f 16

difusión del rumor de que el gobierno pretendía imponer fuertes contribuciones a los dueños de trapiches y carretas. Entre los rumores –en ocasiones exagerados– se decía que quienes no matriculasen sus carretas y bueyes, les serían decomisados “sin dejarles más que el chuso.”⁴⁵⁹ Aunque el gobernador Francisco Brenes no identificó al autor de la especie, al concluir la información aseguró a las autoridades que había hecho desaparecer los rumores, y a la vez participó a los vecinos de las intenciones del gobierno de proteger la agricultura. Aunque el rumor no tenía fundamento en una disposición oficial, los transportistas posiblemente se habían acostumbrado a escucharlo en el pasado. Una propuesta emitida en 3 de junio de 1851 por los diputados Rafael Barroeta y Tomás Sandoval que creaba la matrícula de carretas y gravaba su posesión con 12 reales anuales para crear un fondo de caminos fue rechazada por el Poder Ejecutivo. El informe de este de 11 de junio calificó la propuesta de “antieconómica, inoportuna, peligrosa y aun ruinosa para el comercio y la agricultura.” Además, el Ejecutivo argumentaba que gravar dicha fuente de ingreso “repugnaría el (sic: al) pueblo” y generaría motivos para que los enemigos del régimen llevaran a cabo “sus miras de trastorno” o utilizaran la disposición como “un resorte muy poderoso para mover el pueblo sin muchos esfuerzos [...]”⁴⁶⁰ El 22 de junio de 1859, la Comisión de agricultura del Congreso Constitucional volvió a rechazar la propuesta hecha esta vez por el diputado por Alajuela, Miguel Alfaro, argumentado que “no puede el Excelentísimo Congreso llevarla adelante por carecer de ciertos datos que no es dable reunir.”⁴⁶¹ Aunque la propuesta pretendía aumentar los ingresos destinados a la construcción y reparación de caminos, también puede leerse como una estrategia de los transportistas para establecer un oligopolio.

El informe de 11 de junio de 1851 del Poder Ejecutivo advertía que dicho impuesto reduciría la oferta de transportistas a aquellos con los medios de cubrir la matrícula, lo cual inevitablemente elevaría el precio de los fletes. La propuesta,

⁴⁵⁹ ANCR Policía 4666 (1866), f 13v.

⁴⁶⁰ ANCR Congreso 7883 (1851), f 16. El destacado es propio.

⁴⁶¹ ANCR Congreso 6701 (1859), f 2.

en ambas ocasiones, fue defendida por los diputados que representaban a la provincia de Alajuela, en donde las villas y vecindarios gozaban de una posición ciertamente estratégica en el transporte del grano de oro y donde se concentraba el grueso de las carretas. Considérese el argumento del historiador José Antonio Fernández, quien expone que las poblaciones y villas ubicadas en la sección oeste del Valle Central tuvieron un rol prioritario en la extracción del grano a través del puerto de Puntarenas. Ello quedó reflejado en la orden ejecutiva de reclutar más personas entre las ciudades de San José, Cartago y Heredia respecto a la de Alajuela, en las cuadrillas para combatir la plaga de la langosta en junio de 1854. Del mismo modo, la participación militar durante la primera campaña, entre marzo y abril de 1856, fue mayor en San José respecto a Heredia y Alajuela.⁴⁶² En los tres casos, el transporte del grano constituyó la principal prioridad para proteger al gremio, afincado en Alajuela y sus alrededores. La medida ciertamente redundaría en mejores caminos, y al mismo tiempo resultaba contraproducente a los intereses de una gran parte del sector cafetalero por el aumento en los fletes.

⁴⁶² José Antonio Fernández, "Los ejércitos expedicionarios costarricenses en la Campaña nacional: campesinos-milicianos ante la disyuntiva entre la obediencia y el grano de oro," *Mesoamérica* 53 (enero-diciembre, 2011): 90-94.

Ilustración III-1. Tren de carretas de Puntarenas a San José



Fuente: Detalle “Forest, with Coffee Carts”, en Thomas Frances Meagher, “Holidays in Costa Rica, I. Puntarenas to San José”, *Harper’s Monthly Magazine*, diciembre de 1858, 18.

La exportación de café produjo la riqueza suficiente para sostener las constantes reparaciones del Camino Nacional hacia Puntarenas. Sin embargo, al considerar lo manifestado por el director de la Junta Itineraria en 1° de noviembre de 1845 al alcalde primero de Guanacaste Eduardo Ruiz, los recursos fluían hacia el camino de mayor importancia para la exportación. Aunque el decreto de 7 de agosto de 1827 disponía que el producto del impuesto de consulado (el 2 por ciento sobre la importación) y peaje (medio real por cada cabeza de ganado adulto y un real por cada tercio de mercancías), estaban destinados a reparar y conservar el camino que guiaba a Puntarenas y Nicaragua, el fondo dependía del movimiento general del comercio y de la cantidad de recursos que pudiera captarse a través de dicha actividad. Al mediar el siglo, los representantes y

autoridades del Guanacaste ejercieron presión para crear una fuente de recursos que permitiese financiar las reparaciones de esta sección del camino.

El decreto de 27 de junio de 1849 creó un fondo particular para el mantenimiento de la vereda que se extendía entre el río Barranca (véase Mapa 1, pág. 59) y el río La Flor –este último, perteneciente hoy día al Estado de Nicaragua– por medio de un gravamen de un peso por cabeza de ganado adulto.⁴⁶³ La introducción de este impuesto posiblemente respondió al aumento en el tráfico de ganado que fluyó desde las haciendas de Guanacaste y Nicaragua hacia el Valle Central. La ocupación de las fértiles tierras de la Meseta Central para la expansión de otros cultivos comerciales como el café, la caña y los granos, desplazó la cría de ganado hacia las tierras del Guanacaste. En 1850 se reportó la introducción de 4336 reses, una cantidad que según José Fernández, triplicó el número de las reses enviadas al mercado centroamericano durante el mejor año del periodo colonial.⁴⁶⁴ Con estos elementos en consideración, en 18 de setiembre de 1850 el diputado Juan Manuel de la Tijera propuso en representación de los hacendados de Guanacaste:

“decretar un doble impuesto [sobre renglón: al ganado] en la Garita, destinado a solo el objeto de componer, rectificar y conservar dicho camino, y que el producido (sic: producto) del mencionado impuesto con tal objeto, sea administrado por una *junta de hacendados* que con aquel fin se forma, y con atribuciones semejantes a la *Junta Itineraria* que existe en esta Capital [...]”⁴⁶⁵

La propuesta de De la Tijera no fue bien recibida en lo que refería a gravar la introducción de ganado, pues aún estaban vigentes los decretos de 7 de agosto de 1827 y de 27 de junio de 1849, que imponían gravámenes a la introducción de las reses por la garita del río Grande. Sin embargo, la argumentación del representante en torno a la importancia del camino resonó entre los legisladores, pues se trataba de un asunto de interés nacional, en este caso, el estímulo a la introducción de ganado proveniente de Nicaragua y con ello el aumento en los

⁴⁶³ Decreto XXIII de 27 de junio de 1849, en Costa Rica, *CLODR-CR (1849-1850)*, 66-68.

⁴⁶⁴ Fernández, “Los treinta y un meses”, 162.

⁴⁶⁵ ANCR Congreso 5271 (1850), f 1v. El destacado es propio.

ingresos del fisco. Por tanto, las propuestas que sucedieron al discurso de De la Tijera reflejaron un interés mayor en mejorar las comunicaciones hacia Guanacaste y Nicaragua. En 26 de setiembre de 1850, la comisión de agricultura y comercio que dictaminó en torno a la propuesta de De la Tijera coincidió con la noción de integrar una junta encargada por los mismos hacendados, que sería nombrada por la municipalidad de Guanacaste a fin de dar uso adecuado a los fondos destinados a tal fin. Sin embargo, la propuesta tuvo que esperar aproximadamente nueve meses para volver a ser considerada por el cuerpo legislativo.

En 25 de junio de 1851, el diputado por Guanacaste, Modesto Guevara Lázcarez, sometió al Congreso un proyecto de ley solicitando quinientos pesos del fondo alimentado por el impuesto que se decretó el 7 de agosto de 1827 para la composición del camino desde el río Barranca hasta el río La Flor. La comisión de hacienda y policía no solamente estuvo de acuerdo en proveer los recursos, sino en llamar la atención sobre la ausencia de controles en torno al uso de los fondos. En su informe, la Comisión manifestó que:

“no deja de sorprender que habiéndose cobrado aquel impuesto, se haya olvidado dar a su producido (sic: producto) la inversión que se le designó al crearlo... Si pues, se ha olvidado el fin benéfico con que se estableció un derecho gravoso a los hacendados de ganado sin que por esto hayan dejado de satisfacerlo, claro es que es justa, y justísimo acceder al objeto de la proposición que nos ocupa.”⁴⁶⁶

De esta manera, el Congreso aprobó el 11 de julio de 1851 la partida de quinientos pesos para la reparación de la mencionada vereda, pero el objetivo la ley consistía en poner límite al abuso en el manejo de fondos “de una manera que aleje toda idea de que sean distraídos del objeto de su creación [...]”⁴⁶⁷ Para tal efecto, el decreto creó la Junta Itineraria Provincial, compuesta por el gobernador de Guanacaste y tres hacendados de la provincia, cuya función era custodiar y administrar los fondos destinados al camino de esa jurisdicción.⁴⁶⁸ La

⁴⁶⁶ ANCR Congreso 5238 (1851), f 2v.

⁴⁶⁷ ANCR Congreso 5238 (1851), f 2v.

⁴⁶⁸ Decreto XXVII de 11 de julio de 1851, en Costa Rica, *CLODR-CR (1851-1853)*, 49-51.

intención de los legisladores, sin duda, fue la de emular el éxito de la Sociedad Económica Itineraria, dado que disponía la organización de la junta de acuerdo con los estatutos de la primera.

La escasa evidencia sobre la Junta Provincial de Guanacaste obstaculiza una comparación entre el funcionamiento de esta y la Sociedad Económica Itineraria. La misma insuficiencia de documentación ocurre con algunas organizaciones como la Junta Itineraria del Norte y la Sociedad de Amigos del Estado, experimentos que buscaban abrir una vereda hacia el Caribe. Posiblemente, la prioridad sobre el mantenimiento de la Carretera Nacional, que poseía mayor estabilidad y requería de una menor inversión respecto a los costos de un camino nuevo, impidió el éxito de dichos ensayos.

En suma, el auge de la caficultura y el crecimiento de la producción agrícola para el mercado ofrecieron los incentivos para el desarrollo de formas de cooperación entre distintos actores y organizaciones sociales en la construcción de caminos y puentes. El enfoque que se utilizó no minimiza el rol del Estado en el proceso de construcción y reparación de caminos, pues este ofreció una estructura institucional vigente que permitió hacer cumplir los acuerdos hechos al interior de las organizaciones privadas (Junta Itineraria), corporativas (municipalidades) y con contratistas particulares. Asimismo, el Estado proveyó la estructura para cobrar impuestos, transferir los recursos a entidades como la Sociedad Económica Itineraria, y sancionar a los morosos. La siguiente sección se ocupa de abordar los costos de transacción derivados de los procesos socioeconómicos del periodo.

5. Expansión de la estructura estatal y costos de transacción en el proceso de construcción de caminos y puentes, 1840-1870

Hasta la década de 1850, el proceso de construcción de caminos y puentes había sufrido pocas modificaciones. Los materiales empleados en las obras poseían el mismo proceso extractivo, y la mano de obra contratada para la ejecución de los trabajos mantenía el mismo nivel de especialización (maestros de obra

calificados, albañiles y peones). Sin embargo, una modernización ocurrió en el sistema de recaudación de recursos pecuniarios, así como en el proceso de exploración y registro del espacio con la contratación de algunos profesionales como el agrimensor Henry Cooper durante el gobierno de Braulio Carrillo, y el ingeniero español Ramón Minondo durante el gobierno de José María Castro Madriz. La contratación del barón von Bülow como ingeniero para la dirección de las obras de la Carretera Nacional por el presidente Juan Rafael Mora Porras también introdujo ciertos requerimientos técnicos en el trazado de las vías. Asimismo, la Sociedad Itineraria y el gobierno estatal desarrollaron mecanismos dirigidos a asegurar la oferta de trabajadores y el suministro de materiales para las obras.

La presente sección explora con mayor detalle el proceso empleado en la construcción de caminos y puentes en la Costa Rica del siglo XIX. Las transformaciones políticas y socioeconómicas que produjo la caficultura precisaron de cambios institucionales, que al mismo tiempo influyeron en la formación de costos de transacción en las etapas del proceso. El proyecto de mejorar la principal vía de acceso al puerto de Puntarenas por parte de actores sociales y organizaciones, en el contexto de auge de la caficultura, generó una importante cantidad de evidencia sobre las tareas que constituyeron dicho proceso. Adicional al análisis de los procesos que modificaron los costos de transacción, esta sección examina la normativa en cada una de las etapas, con el fin de mostrar el rápido crecimiento de la estructura institucional y de los mecanismos para su ejecución.

La Tabla III-3 muestra una transformación institucional, así como una nueva expansión de los costos de transacción. El crecimiento económico impulsado por la caficultura fomentó la instauración de nuevos controles que garantizaran la continuación de dicho incremento. Así, fueron establecidos nuevos mecanismos para la obtención de información sobre importación y exportación, necesaria para el cobro de derechos. La formalización de Puntarenas como puerto oficial y su modernización requirió de estudios sobre su ubicación y condiciones para el

embarque y desembarque de mercaderías. Asimismo, los costos de vigilancia se multiplicaron en respuesta a la aparición de nuevas funciones como la inspección del tráfico para evitar daños a la infraestructura, la supresión del contrabando y la reducción en el incumplimiento de contratos por trabajadores en las obras. Esta sección profundiza en el desarrollo de tales costos.

Tabla III-3. Costos de transacción en la construcción de caminos, 1843-1870

Instituciones por etapa	Actores participantes en la transacción	Costos de transacción		
		Información	Negociación	Vigilancia
Pagar contribución itineraria	– Varones entre 15 y 50 años	– Registro de bienes y riqueza de vecinos por funcionarios de la municipalidad – Diseño de padrón de contribuyentes		Funcionarios “cobradores” (alcaldes pedáneos, cuartereros, de barrio, jueces de policía)
– Pagar impuestos de importación – Pagar impuesto de exportación	– Comerciantes – Transportistas – Exportadores de café	– Registro de manifiestos de barcos – Contaduría fiscal y establecimiento de Oficina Nacional de Estadística – Sistema de “boletos de café”		– Alcaldes de aduana (río Grande y Puntarenas) – Guardas de puerto – Guardas camineros – Guardas fronterizos
Evaluar ubicación y distancia de rutas	– “Prácticos” (arrieros, exploradores, baquianos) – Jueces de policía – Jueces de paz – Agrimensores – Marineros	– Levantamiento de informes por los jueces de policía y de paz. – Registros de exploraciones hechos por ingenieros		Asignación de funcionarios para supervisar exploraciones

Tabla III-3. Continuación

Instituciones por etapa	Actores participantes en la transacción	Costos de transacción		
		Información	Negociación	Vigilancia
Exploración de nuevas rutas	<ul style="list-style-type: none"> – Exploradores – Arrieros – Comerciantes – Agrimensores – Ingenieros – Naturalistas 	<ul style="list-style-type: none"> – Recolección de testimonios e informes de comerciantes, exploradores, baquianos – Levantamiento de informes por agrimensores e ingenieros 	Establecimiento de vínculos con informantes locales (baquianos, comerciantes, exploradores)	
Acondicionar el puerto de Puntarenas	<ul style="list-style-type: none"> – Agrimensores – Ingenieros – Comerciantes – Marineros 	<ul style="list-style-type: none"> – Levantamiento de informes por ingenieros y marineros 		
Adquirir materiales, trabajo y servicios	<ul style="list-style-type: none"> – “Peritos” – Artesanos (albañiles, carpinteros) – Jornaleros – Cocineras – Presidarios y reos por penas menores 	Adquisición de información sobre costos de materiales, servicios y operarios por medio de “peritos”, “tasadores”, “prácticos”	<ul style="list-style-type: none"> – Negociación de miembros de cabildo con otras municipalidades y particulares para acceso a canteras – Negociación de ecónomos (camino locales) y Dirección de Obras Públicas con proveedores de materiales, servicios y operarios 	<ul style="list-style-type: none"> – Asignación de funcionarios a la vigilancia en la extracción de piedra, cal, arena (Pavas, Patarrá) – Administración correcta de recursos pecuniarios por ecónomos y director de caminos.

Tabla III-3. Continuación

Instituciones por etapa	Actores participantes en la transacción	Costos de transacción		
		Información	Negociación	Vigilancia
Organizar el proceso de construcción o reparación	<ul style="list-style-type: none"> – Jueces de policía (camino locales) – Director de caminos – Funcionarios militares – “Prácticos” (albañiles, carpinteros, sobrestantes) – Jornaleros – Presidarios y reos por penas menores 			<p>Asignación de funcionarios (jueces de policía, director de caminos, militares) para:</p> <ul style="list-style-type: none"> – dirección del suministro de piedra, cal, madera al sitio de construcción o reparación – vigilancia de disciplina de operarios – vigilancia de los reos – rendición de cuentas sobre recursos
Contratar trabajadores y controlar su disciplina	<ul style="list-style-type: none"> – Jornaleros – Presidarios y reos por penas menores 	Incentivos para informantes dentro de las cuadrillas	Negociación entre jefes políticos y alcaldes en el suministro de operarios	Asignación de funcionarios (jueces de policía, director de caminos, militares) para vigilancia de la disciplina de operarios y reos
Conservar el camino (Reglamentos para usuarios)	<ul style="list-style-type: none"> – Comerciantes – Transportistas – Funcionarios de la Sociedad Económica Itineraria – Guardas carreteros 	<p>Rondas de guardas para identificar:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Contrabandistas - Bandidos 	<p>Emisión de multas</p> <p>Juicios a contrabandistas</p>	Asignación de guardas camineros para vigilar contrabando, evitar daños al camino, cobrar multas

El Estado de Costa Rica procuró aplicar principios científicos al reconocimiento, registro y planificación del espacio territorial desde la década de 1830. La orden de 1° de febrero de 1839 dispuso que los candidatos al oficio de agrimensor debían ser examinados por el Intendente general y dos expertos de su elección. El Reglamento de Hacienda de 10 de diciembre de 1839 ratificó dicha disposición y estableció que el candidato también debía contar con cualidades de honradez y probidad en su práctica.⁴⁶⁹ Todavía no se ha encontrado información en torno a los conocimientos que dichos individuos debían demostrar en tal examen. Algunos dejaron constancia de las capacidades con que contaban de cara a la prueba. Pedro Dengo señaló en oficio de 20 de febrero de 1839 que aunque no conocía los principios científicos del oficio, tenía la capacidad de “medir, levantar planos, i calcularlos con tanta seguridad como lo haría el mejor matemático [...]”. El reconocido ingeniero Henry Cooper, empleado por el jefe de Estado Manuel Aguilar en el diseño de una vereda a Matina, señaló en su solicitud de 12 de octubre de 1839 que como candidato poseía los conocimientos en matemáticas para dicho puesto. Florencio Reyes, examinado por el intendente, probó contar con los rudimentos necesarios para ejercer el oficio, pero demostró carecer “de los principios teóricos que se requieren... [Probó] no tener los conocimientos científicos en el arte...”⁴⁷⁰ La finalidad de tales reglas consistía en crear un cuerpo de agrimensores que se encargaría de la medición de las tierras, en un periodo en que las transacciones inmobiliarias aumentaban de forma constante. El papel del agrimensor, entonces, tuvo relación con la planificación de rutas y caminos, según lo demuestra el informe hecho por Cooper sobre la ruta a Matina, y su labor en la medición de tierras refleja la importancia de registrar el espacio en la promoción de los intereses del Estado.

El Estado y la Sociedad Económica Itineraria dispusieron de la información y conocimientos para la planificación de las rutas, proporcionados por un conjunto

⁴⁶⁹ Véanse Orden IV de 1° de febrero de 1839 y Decreto XII de 10 de diciembre de 1839, en República de Costa Rica, *Colección de las leyes, decretos y órdenes expedidos por los Supremos Poderes Legislativo, Conservador y Ejecutivo de Costa-Rica en los años de 1839 y 1840* (San José: Imprenta de la Paz, Tomo VI, 1860), 10-11 y 258-260.

⁴⁷⁰ Véanse las tres solicitudes en ANCR Hacienda 9998 (1839), ff. 1,3 y 7.

de individuos con experiencia en distintos campos relacionados con el espacio físico. Uno de los primeros proyectos de la Junta Itineraria fue tratar de saldar de forma definitiva la disputa entre aquellos partidarios que abogaban por la preservación de Puntarenas como puerto oficial, y quienes querían el traslado del puerto a Caldera o hacia la desembocadura del Tárcoles, cercana al sitio conocido como playa Agujas. Este proyecto influiría ampliamente sobre el rumbo que tomaría la Carretera Nacional, lo que hubiese permitido vencer otros obstáculos de la ruta, como el escarpado monte del Aguacate y el impredecible río Barranca, tal y como lo reconoció más de una década más tarde el ingeniero Franz Kurtze.⁴⁷¹ Para ello, la Junta Itineraria solicitó a dos visitantes extranjeros compartir sus observaciones y recomendaciones en torno al mejor punto para recibir embarcaciones. El capitán Juan Bautista D'Iriarte, dueño de la goleta "Constelación", hizo en su informe una comparación de ambos puntos, pero apoyó la ubicación en Puntarenas, lo mismo que el comerciante francés Luciene Darsenay.⁴⁷² Ambos demostraron poseer conocimientos náuticos, mientras que el capitán D'Iriarte fue comisionado junto con el capitán Lachem, y Santiago Fernández como vocal de la Junta, para realizar un mapa del puerto de Tárcoles.⁴⁷³ El Estado empleó como director de caminos al ingeniero español Ramón Minondo, quien se había desempeñado como arquitecto en la Dirección de Obras Públicas de Chile como su primer director general.⁴⁷⁴ Minondo hizo el primer levantamiento sistemático correspondiente a las secciones de los caminos generales y sus respectivas distancias, así como un informe detallado de la

⁴⁷¹ En su informe anual, presentado en 30 de abril de 1863, Kurtze indicó que: "La habilitación de Caldera cortará la distancia a la mar como en 4 leguas, prestará mayores comodidades en el embarque y desembarque, dará materiales i piso bueno para edificios sólidos, facilitará la defenza con baterías y evitará los costosos puentes de la Barranca, Paires y el camino malo de la playa, etc., etc." ANCR Fomento 1857 (1863), f 3.

⁴⁷² ANCR Fomento 1760 (1844), documento sin numeración de folios.

⁴⁷³ *Mentor Costarricense*, 107.

⁴⁷⁴ Sin autor, "Crónica: Centenario de la Dirección General de Obras Públicas", *Anales del Instituto de Ingenieros de Chile* 12, año XXXVIII (1983): 666. El autor agradece al M. A. Jorge León por facilitar esta referencia.

vereda entre la ciudad de Heredia y el muelle del río Sarapiquí con algunas observaciones termométricas y de elevaciones.⁴⁷⁵

El Estado fomentó la formación de mapas del territorio con distintos fines: registrar los recursos con potencial para su explotación económica, determinar la distribución geográfica de la población, y la delimitación de las fronteras nacionales en el contexto de las confrontaciones limítrofes con Nicaragua. Aunque hoy están disponibles los distintos mapas dibujados durante el siglo XIX, la información sobre los antecedentes de sus autores o sobre el modo en que lo practicaron (técnicas, herramientas, información) todavía es escasa. El ingeniero Luko Hilje caracteriza con mucho detalle el papel que jugaron los naturalistas alemanes, quienes dedicaron su tiempo a la exploración sistemática del espacio en Costa Rica, registrando elementos naturales como plantas, vegetales, minerales y caracterizando los grupos humanos que conocieron en sus exploraciones.⁴⁷⁶ El médico Alexander von Frantzius también sobresalió como cartógrafo, y contribuyó a la publicación de dos mapas del territorio (véase Figura III-2). El diseño de los mapas requería de representaciones cartográficas previas y de informes hechos por exploradores e ingenieros. Los mapas también incluían las observaciones hechas por su autor, el cual frecuentemente requería de la ayuda de otros exploradores y baquianos. Comúnmente, el gobierno solicitaba a las autoridades locales el suministro de ayuda y recursos a los exploradores para completar su trabajo. El 30 de junio de 1858, el Ejecutivo solicitó al gobernador de Moravia –nombre dado por sus moradores a la provincia de Guanacaste en honor a Juan Rafael Mora Porras– el suministro de auxilios al ingeniero Maximilian Sommerstein “bien sea de baquianos, mozos, víveres, etc... previa la justa indemnización”, en el levantamiento de un mapa topográfico contratado el 25 de junio de 1858.⁴⁷⁷ Joaquín Bernardo Calvo, Ministro del Despacho, enfatizó:

⁴⁷⁵ *El Costarricense*, 21 de octubre de 1848, semestre 2, n° 93, p 545-546; *El Costarricense*, 28 de octubre de 1848, semestre 2, n° 99, p 556-557.

⁴⁷⁶ Hilje, *Trópico agreste*.

⁴⁷⁷ ANCR Gobernación 27912 (1858), f 51-51v. Sobre el contrato entre el Gobierno y Sommerstein véase ANCR Gobernación 23278 (1858).

“Y también es preciso que se franqueen al empresario todos los *conocimientos* que solicite respecto a las localidades del país de que tenga necesidad, para dar el lleno debido a su contrato.”⁴⁷⁸

Asimismo, el ingeniero alemán Franz Kurtze acompañó a Frantzius en su primera visita al volcán Poás en abril de 1859, mientras que en una segunda visita en marzo del año siguiente contrató al baquiano alajuelense Miguel Alfaro, quien había sido pionero en la exploración de la zona norte del país.⁴⁷⁹ Según Hilje, la construcción de los mapas, y la caracterización general del territorio, involucró además a una comunidad científica compuesta por naturalistas e instituciones científicas extranjeras.

Ilustración III-2. Mapa de Costa Rica, por Alexander von Frantzius (1869)



Fuente: Alexander von Frantzius, “Originalkarte von Costarica / von A. von Frantzius enthaltend die Resultate der neuesten Aufnahmen & Beobachtungen von Valentini (and others),” A. Petermann Gotha: Justus Perthes, 1869. Disponible en <https://catalog.loc.gov/vwebv/search?searchCode=LCCN&searchArg=gm%2070000419&searchType=1&permalink=y>

⁴⁷⁸ ANCR Gobernación 27912 (1858), f 51v.

⁴⁷⁹ Hilje, *Trópico agreste*, 363.

A partir de la década de 1850, creció la presencia de los expertos ingenieros, geómetras y topógrafos en el registro del espacio, asociados a los distintos departamentos de obras públicas. Con la supresión de la Sociedad Económica Itineraria por decreto de 12 de agosto de 1854, los caminos quedaron a cargo del Poder Ejecutivo, el cual sentó las bases de las primeras oficinas ocupadas en las obras públicas. Alexander von Bülow, militar prusiano conocido por organizar la Sociedad de Colonización Berlinesa, aceptó el nombramiento como primer ingeniero superintendente el 27 de agosto de 1854.⁴⁸⁰ Su primera labor fue la rendición de un informe sobre cómo mejorar la Carretera Nacional y dirigir otros trabajos que facilitasen el tránsito, como la creación de un canal para secar el río Barranca y reforzar los bastiones de su puente.⁴⁸¹ También, publicó un informe con las bases para la apertura de una ruta hacia el río San Carlos y su navegación, en el cual detalla distancias, elevaciones y descripciones del territorio.⁴⁸²

A la muerte de von Bülow en la epidemia del cólera de 1856, el departamento de obras públicas quedó bajo la dirección de Franz Kurtze, otro ingeniero de origen alemán, quien ya había participado en el diseño de un camino hacia el Caribe entre 1853-1854. Kurtze también es reconocido por el diseño y dirección de otras obras públicas, como por la construcción de varios edificios y el trazado del ferrocarril de costa a costa.⁴⁸³ En su informe anual de 30 de abril de 1863, Kurtze indicó que había macadamizado 5350 varas de camino entre San José y Cartago y 2000 varas entre San José y Puntarenas.⁴⁸⁴ Esta técnica implementada por Kurtze, diseñada por el ingeniero inglés John Loudon McAdam (1756-1836), estaba ampliamente difundida en Inglaterra y consistía en crear una superficie

⁴⁸⁰ Aunque no se ha encontrado referencia de su profesión como ingeniero civil o militar, en su informe refiere al uso del teodolito en el registro de la Carretera Nacional, un instrumento empleado aun hoy día por ingenieros topógrafos. Véase ANCR Hacienda 10540 (1854), f 1.

⁴⁸¹ Véase ANCR Hacienda 10540 (1854), f 20-20v.

⁴⁸² Alexander von Bülow, *Informe sobre el camino y la navegación del río "San Carlos"* (San José: Imprenta de la Paz, 1854).

⁴⁸³ Obregón, *Historia de la ingeniería*, 210-211.

⁴⁸⁴ ANCR Fomento 1857 (1863), f 1.

impermeable colocando piedra compactada y mejorando el drenaje de la vía, lo cual le otorgaba más vida útil a la obra.⁴⁸⁵

La riqueza generada por la exportación del grano de oro no benefició solamente a los productores y exportadores del grano, sino que impulsó otros sectores de la economía, como los transportes y el comercio de importación. Esto sin duda produjo un crecimiento de las rentas, y con ello la expansión de la estructura hacendaria. Como pudo verse anteriormente, los actores sociales y organizaciones diseñaron y ejecutaron la recolección de varios impuestos a la actividad comercial por medio de las instancias estatales (poderes legislativo y ejecutivo, municipalidades), con el fin de construir nuevos caminos y reparar los ya existentes. La reparación de los caminos generales –los que llevaban al puerto de Puntarenas y a la frontera con Nicaragua– fue subsidiada con gravámenes al comercio desde la misma independencia. Así, durante esta etapa ocurrió una expansión de la estructura institucional dedicada a garantizar la correcta recaudación de las rentas itinerarias.

En particular, las instituciones regularon tres aspectos relacionados con la administración de las rentas. La información relacionada con el cobro de derechos continuó siendo registrada en los libros que debían llevar los alcaides de aduanas tanto en el río Grande como en el puerto de Puntarenas. Adicionalmente, la capitanía del puerto exigiría los manifiestos de cada embarcación con el fin de registrar la información del cargamento, número de pasajeros, destino y bandera. Posterior al levantamiento del primer censo de la República en 1864, los siguientes gobiernos enfatizaron la necesidad de organizar la estadística general del Estado, para lo cual se organizó la Oficina de Estadística por decreto de 7 de octubre de 1869. Entre sus funciones se encontraba registrar en libros separados la estadística del comercio exterior

⁴⁸⁵ Bagwell, *The Transport Revolution*, 28.

(importaciones, exportaciones, destinos, puntos de entrada o salida) e interior, así como el movimiento de las rentas estatales.⁴⁸⁶

La recaudación de las rentas no solo requería de los oficiales establecidos en los puestos aduaneros. El Estado persiguió la evasión fiscal a través de distintos medios, lo cual implicó incrementar el número de funcionarios dedicados al control sobre la entrada y salida de mercaderías.⁴⁸⁷ Se mantuvo el sistema de resguardos militares y guardas en puntos estratégicos, como el puente sobre el río Grande y Chacarita, así como en los puestos fronterizos.⁴⁸⁸ También se recurrió a una “policía volante”, cuya función consistía en recorrer los caminos para aprehender a los arrieros cuya carga no correspondiese con las guías que se le entregaban en la aduana o con los boletos expedidos por la Sociedad Económica Itineraria para la exportación de café. Adicionalmente, las autoridades procuraron dar mantenimiento a la infraestructura del puerto de Puntarenas para la recepción y almacenaje de las cargas que debían ser registradas por los agentes de la aduana marítima.⁴⁸⁹

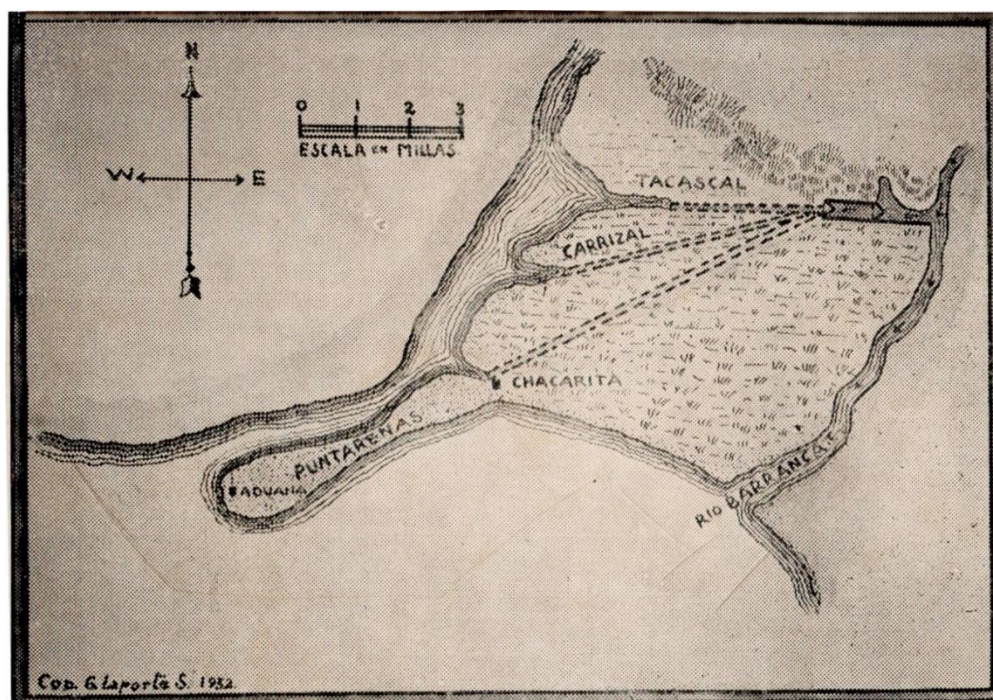
⁴⁸⁶ Acuerdo n° 42 de 7 de octubre de 1869, en República de Costa Rica, *Colección de leyes del año 1869* (San José: Imprenta Nacional, 1869): 226-231.

⁴⁸⁷ Véanse los Reglamentos de Aduanas en Decreto CVIII de 20 de abril de 1846 en República de Costa Rica, *Colección de las leyes, decretos y órdenes expedidos por los Supremos Poderes Legislativo y Ejecutivo de Costa-Rica en los años de 1845 y 1846* (San José: Imprenta de la Paz, Tomo IX, 1862), 377-400; Decreto XLIX de 24 de setiembre de 1847 en Costa Rica, *CLODR-CR (1847-1848)*, 148-56; Decreto XL de 9 de octubre de 1862, en Costa Rica, *CLODR-CR (1861-1862)*, 241-258; República de Costa Rica, *Colección de leyes del año 1866* (San José: Imprenta Nacional, 1866), 187-212.

⁴⁸⁸ Acuerdo II de 18 de diciembre de 1863, en Costa Rica, *CLODR-CR (1863-1864)*, 85-87.

⁴⁸⁹ Decreto LXXII de 6 de setiembre de 1844, en Costa Rica, *CLODR-CR (1843-1844)*, 362-365.

Ilustración III-3. Aduana marítima en Puntarenas



Fuente: Cleto González Víquez, *El puerto de Puntarenas (algo de su historia)* (San José: Imprenta Gutenberg), 1933.

Las sanciones se aplicaron tanto a la evasión fiscal como al incumplimiento de otras reglas relacionadas con el tránsito de los usuarios. Asimismo, la penalización contribuyó al aumento de las rentas itinerarias, que se recolectaban tanto a nivel local como general.⁴⁹⁰ La quema de terrenos, ya fuera como práctica agrícola o como forma de eliminar la vegetación de un camino, sería castigada con trabajo en obras públicas y con multas que iban de los 100 a los 500 pesos. La conservación de la Carretera Nacional constituyó una de las mayores prioridades de las autoridades, por lo que decretaron varias disposiciones y reglamentos que evitasen todo tipo de modificaciones y alteraciones en los distintos pasos, e incluso el daño o extracción de recursos asociados a la vía,

⁴⁹⁰ El periódico *Gaceta Oficial* reprodujo de modo irregular las multas registradas por la Dirección de Obras Públicas a partir de julio de 1864. La tabla de multas incluye el nombre del multado, nombre del aprehensor, motivo de la multa y el monto. La primera publicación puede observarse en *Gaceta Oficial*, núm. 274, 9 de julio de 1864, 6.

tales como pastos, leña o piedra.⁴⁹¹ Estos reglamentos también disponían la creación de un cuerpo de guardas o policías camineros, encargados de asegurar el orden en el tránsito, castigar a los infractores, así como percibir las multas respectivas.

La construcción y reparación de caminos y puentes durante este periodo empleó diseños y técnicas de mayor complejidad que en las etapas anteriores. Esto se debió a la influencia de individuos extranjeros que poseían conocimientos en ingeniería y agrimensura, tales como Henry Cooper, Ramón Minondo, Francisco Kurtze y Alexander von Bülow, a quienes el gobierno encargó diversas obras de infraestructura. En su primer informe como director de obras públicas, el ingeniero von Bülow propuso un método para mejorar la superficie del camino:

“El sistema adoptado para rellenar los hoyos formados por la atracción del barro, ha sido arrojar en ellos sin orden ni concierto ripio sin construir antes una especie de cimient o lecho nivelador que sostenga y afirme toda la superficie... El mismo mal ha resultado del amontonamiento irregular de grandes piedras [sobre renglón: que solo] proporcionadas en sus partes respectivas pueden dar una forma perfecta al camino, con más economía y solidez.”⁴⁹²

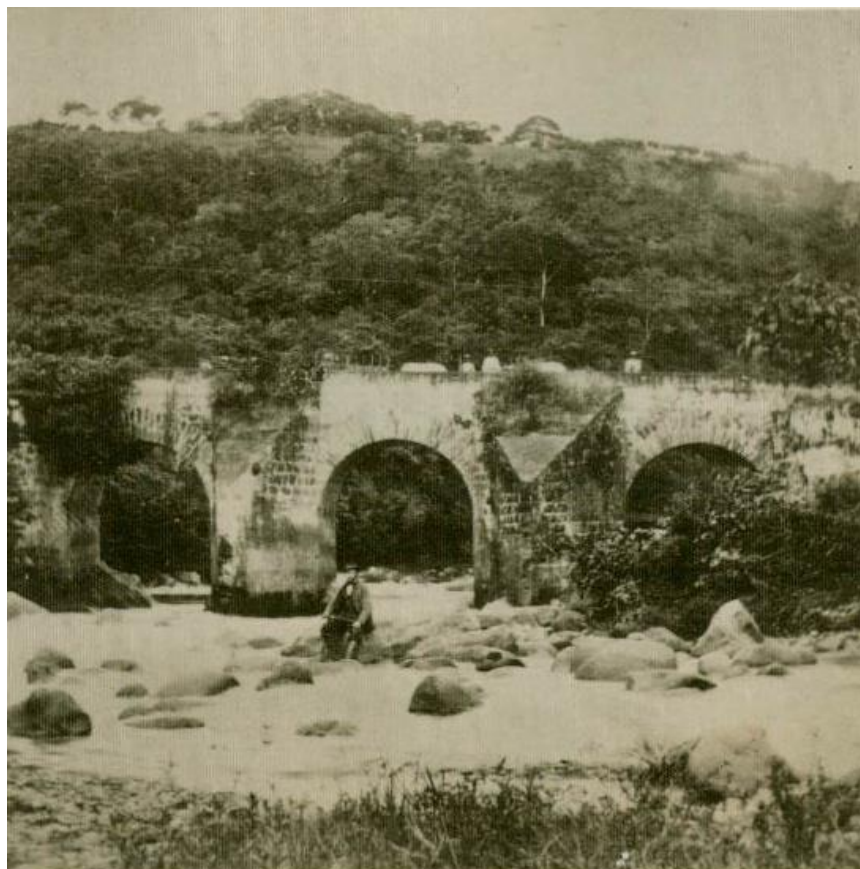
El mejoramiento de los caminos y la difusión de los puentes de piedra –más resistentes tanto al paso de bestias y cargas como a las inclemencias de la estación lluviosa (Ilustración III-4)– demandaron un mayor empleo de recursos como piedra, arena y cal. Los actores sociales que participaron en el desarrollo de tales obras –incluyendo municipalidades, vecindarios y constructores particulares– así como organizaciones creadas para dicho fin, como la Sociedad Económica Itineraria, y de forma tardía, los departamentos de obras públicas administrados por el brazo Ejecutivo, adquirieron estos materiales a través de contratos con boyeros o carreteros, quienes transportaban los materiales desde los sitios en donde se explotaban. Si bien, las rocas podían extraerse de los tajos

⁴⁹¹ Decreto XLVII de 9 de febrero de 1844, en Costa Rica, *CLODR-CR* (1843-1844), 204-207; Decreto LIV de 20 de noviembre de 1854, en Costa Rica, *CLODR-CR* (1854-1855), 87-91; Acuerdo III de 24 de diciembre de 1862, en Costa Rica, *CLODR-CR* (1861-1862), 289-291.

⁴⁹² ANCR Hacienda 10540 (1854), f 5v.

en los ríos más cercanos a las obras, la demanda del mineral en bruto para obras de mayor escala como el Camino Nacional obligaba a adquirirlo de tajos especiales para la extracción.

Ilustración III-4. Puente sobre el río Virilla, *circa 1873-1874*



Fuente: Biblioteca Nacional de Costa Rica, Biblioteca Digital, Fotografías de Costa Rica de Otto Siemon. Disponible en <http://www.sinabi.go.cr/biblioteca%20digital/fotos/fotografias%20de%20otto%20siemon.aspx#.X0XQwjVMHIU>

Las fuentes refieren escasamente a estos sitios de extracción. Como pudo verse anteriormente, los ayuntamientos constitucionales durante el régimen gaditano y las municipalidades posteriores a la independencia mantuvieron un estricto control sobre los recursos comunes, incluyendo aquellos terrenos que poseían los elementos necesarios para las obras, para preservar los derechos de uso de sus vecindarios. Ello no evitó que algunas vetas del mineral quedasen bajo dominio particular. Tan temprano como la década de 1830, propietarios

particulares adquirieron el derecho de usufructo sobre estos recursos. El 16 de febrero de 1834 la municipalidad de Heredia señaló que había rechazado una contrata con Gil González, quien poseía en su propiedad una veta de piedra cercana al puente sobre el río Virilla, porque este había cobrado un “exeso” por la extracción del mineral.⁴⁹³ En referencia a los mismos trabajos, el 17 de febrero de 1834 la municipalidad de San José giró orden al procurador síndico de pagar diez pesos acordados con el ciudadano Manuel Chacón por una veta de piedra y arena para los trabajos en el mismo puente.⁴⁹⁴ Asimismo, en 18 de noviembre de 1836 la municipalidad de La Unión acordó solicitar al ciudadano Joaquín Rivas “que si tiene ha vien (sic)... seder un poco de piedra que se nesesita para los vastiones de la puente que se va a poner en el lugar mentado la piedra de Canas.”⁴⁹⁵

El gobierno oficializó contratos para la extracción en terrenos propiedad particular. En 6 de diciembre de 1870, el director del Departamento de Obras Públicas celebró un contrato con Mariano Monge, vecino de Desamparados, para la extracción de ripio de un terreno de su propiedad llamado “La Unión.”⁴⁹⁶ El 6 de setiembre de 1878, Fermín Chacón solicitó al Presidente de la República una indemnización de 150 pesos por los daños causados en la construcción de un tajo en su propiedad por orden del gobernador de Heredia, que había sido empleado en reparaciones al puente sobre el río Virilla en 1875.⁴⁹⁷ El usufructo privado jugó un papel esencial para la economía cafetalera del siglo XIX, además de otras formas de acceso a la propiedad que agregaron gran valor a la economía campesina.

Las categorías que emplea la historiografía costarricense para referirse a la transformación de la estructura de derechos ofrecen una interpretación lineal en torno al concepto de propiedad. El argumento básico es que la agricultura comercial, principalmente a partir de la caficultura, produjo un rápido

⁴⁹³ ANCR Municipal 501 (1834), f 8-9.

⁴⁹⁴ ANCR Municipal 531 (1834), f 15-15v.

⁴⁹⁵ ANCR Municipal 543 (1836), f 29.

⁴⁹⁶ ANCR Fomento 183 (1870).

⁴⁹⁷ ANCR Fomento 1150 (1878).

desmembramiento de la propiedad comunal y aceleró la privatización de la misma. Aunque la privatización efectivamente ocurrió de forma más temprana que en el resto de Centroamérica, los historiadores se adhirieron a este esquema lineal y desatendieron otras formas de organización y explotación de las tierras. Cabe mencionar el caso de la “montaña de Patarrá”, una serie de terrenos ubicados al sureste de la capital donde existían importantes depósitos de cal, cuyo acceso fue regulado por los mismos vecinos a través de un reglamento inscrito el 13 de octubre de 1852. El estatuto disponía, entre otras cosas, vigilar la extracción de los recursos por parte de los vecinos matriculados, contribuir a los gastos de mantenimiento (cercas, caminos, puentes) y sancionar a quienes se excediesen en la explotación de recursos de tipo común, especialmente las maderas.⁴⁹⁸ También constituía un sitio para la extracción pública de piedra y cal, de tal importancia que el Poder Legislativo autorizó por decreto de 21 de julio de 1868 la inversión de 5.000 pesos en la reparación del camino que conducía a las caleras de Patarrá, por ser “de inmediato interés nacional”.⁴⁹⁹

La piedra, el ripio y la cal, mantuvieron durante gran parte del siglo XIX una naturaleza de uso común. Las municipalidades frecuentemente giraban órdenes de extraer los minerales para la construcción y reparación de ermitas, edificios públicos, cementerios y calzadas. El 8 de febrero de 1830, en vista de la necesidad de construir un puente en el sitio de Taras la municipalidad de Cartago ordenó que “se quemen las caleras para prover de la cal necesaria”, para lo cual se giró orden a los cuarteros de Tejar y Agua Caliente “para que le franqué el número de hombres jornaleros para el efecto [...]”.⁵⁰⁰ En sesión de 15 de febrero de 1830, la municipalidad de Heredia ordenó a los alcaldes de cuartel “para que aliste la gente que en sus barrios tengan bestias” para que el día 29 de febrero transportaran la cal necesaria desde las caleras de Patarrá hacia el sitio de construcción de una saca de agua.⁵⁰¹ El 3 de enero de 1834, la municipalidad de

⁴⁹⁸ ANCR Protocolos Lara y Chamorro 354 (1852), f 71v-74

⁴⁹⁹ Decreto XX de 21 de julio de 1868, Costa Rica, *CLODR-CR (1867-1868)*, 169.

⁵⁰⁰ ANCR Municipal 325 (1830), f 10v y 13.

⁵⁰¹ ANCR Municipal 322 (1830), ff 6v-7

San José comunicó a su homóloga de Heredia, que había preparado una veta de piedra y que había acopiado 400 fanegas de cal para la reconstrucción de los bastiones del puente sobre el río Virilla.⁵⁰²

Aunque no se ha encontrado algún reglamento o decreto que regule la explotación de este recurso, de la evidencia puede inferirse que los sitios de explotación, por la naturaleza del uso del mismo, fueron administrados de forma corporativa con el fin de satisfacer las necesidades locales sobre las de otras obras. Incluso, al finalizar el siglo XIX, en 22 de agosto de 1892, la municipalidad de Alajuela inició una investigación para conocer si uno de sus vecinos extraía ripio ilegalmente de una propiedad municipal, pero la causa fue sobreseída por la inexistencia de leyes nacionales que impidiesen la explotación de dicho recurso en tierras públicas.⁵⁰³

Un caso particular del control corporativo sobre el derecho de extracción lo constituyó el sitio denominado “Potrero de las Pavas”, hoy día ubicado en los distritos de Pavas y Mata Redonda en la ciudad de San José. Originalmente, las tierras de Pavas pertenecieron al presbítero Manuel Antonio Chapuí, quien tras su muerte en 1783, cedió una parte de ellas al vecindario de San José por cláusula testamentaria, como se mencionó anteriormente. A partir del periodo constitucional gaditano, estas tierras fueron administradas por el ayuntamiento de San José, el cual se encargaría de hacer cumplir el testamento del clérigo. Así, la corporación municipal ordenó el 22 de noviembre de 1813 que, de acuerdo con la voluntad de Chapuí, fueran puestas libres al público en virtud de que “la mayor parte de dichas tierras están cercadas de potreros de particulares pudientes con notable perjuicio de los infelices (quienes venden como suyos propios los pastos que tienen enserados (sic: encerrados), o se logran exclusivamente de ellos, siendo comunes a todos).”⁵⁰⁴ La corporación municipal se encargaría entonces de preservar el derecho común de los vecinos de acceder

⁵⁰² ANCR Municipal 531 (1834), ff 1v-2.

⁵⁰³ ANCR Contencioso Administrativo 7782 (1892).

⁵⁰⁴ ANCR Municipal 453 (1813), f 55.

a los recursos existentes dentro de los linderos señalados en la última voluntad del clérigo.

La estructura de derechos sobre el Potrero de las Pavas sufrió transformaciones en respuesta a los diversos cambios políticos y económicos del siglo XIX. La municipalidad de San José impuso un canon sobre el uso de los pastos en fecha aún desconocida, cuyo fondo sería empleado en la construcción de escuelas y el pago de maestros para la educación de los vecinos. La vigilancia de dicha propiedad estaba a cargo de un portero o guarda, pagado con fondos de la municipalidad, quien llevaba el control sobre el ganado que se introducía en las tierras y controlaba la explotación de otros recursos. En el contexto de una pujante agricultura comercial, algunos sectores defendían la idea de integrar las tierras ociosas al cultivo del café, el cual se propagó rápidamente alrededor de la ciudad de San José al finalizar la década de 1830. Este fue el caso del Potrero de las Pavas, que por decreto de 17 de julio de 1840 fue dividido en tierra para pastos –abierto al público,– terreno para poblar con la venia de la municipalidad y otro terreno arrendado a los cultivadores del grano, quienes pagarían un canon anual primero a perpetuidad y luego de forma temporal en proporción a la cantidad de manzanas cultivadas.⁵⁰⁵ La justificación ante el Concejo Representativo no solamente consistía en señalar la ociosidad de las tierras, sino también los perjuicios que recibía la hacienda municipal a causa de los “fraudes que de continuo se cometen, llevando animales de otros pueblos” y por la evasión en el pago del canon establecido de quienes pertenecían al vecindario.⁵⁰⁶

Hace falta evidencia para reconstruir otras transformaciones que sufrió la estructura de derechos sobre las tierras de Pavas durante el periodo de estudio.⁵⁰⁷ En sesión de 30 de enero de 1850, la municipalidad de San José leyó

⁵⁰⁵ Decreto XVII de 17 de julio de 1840 y Decreto XXV de 17 de setiembre de 1840, respectivamente en Costa Rica, *CLODR-CR (1839-1840)*, 344-349 y 375-376.

⁵⁰⁶ ANCR Congreso 8142 (1840), f 1.

⁵⁰⁷ El estudio de Martín Vargas Ávila sintetiza los principales cambios. Véase “Una aproximación al desarrollo histórico y socioeconómico de la región de Pavas (1783-2013)”, en *Difusión Histórica*, Cátedra de Historia de la Universidad Estatal a Distancia. Disponible en <https://www.historiauned.net/tutor/editar/346-difusion-historica-historia-de-pavas>.

una comunicación del Ministro de Relaciones Interiores en la cual manifestaba el clamor de los vecinos de San José en torno al acuerdo de conceder en remate anual los derechos de potreraje y extracción de piedra, porque “el público experimenta muchos perjuicios de tal providencia [...]”.⁵⁰⁸ Sin embargo, el decreto que ordenó el remate volvió a entrar en vigencia en fecha que todavía se desconoce, pues el 6 de julio de 1861 Vicente Navarro entró en posesión del derecho después de pagar 78 pesos y de obligarse a entregar las cercas y la casa del potrero en el estado que se le adjudicó.⁵⁰⁹ En suma, la estructura de derechos del Potrero de las Pavas combinó distintas formas de posesión, pero el derecho sobre la extracción de piedra quedó reservado a la municipalidad de San José. No obstante, la evidencia que pueda aportar información en torno a este material continúa siendo limitada.

Aunque las cláusulas del testamento de Chapuí disponían el acceso público a los suelos y recursos de sus tierras, la municipalidad de San José reclamó para sí el derecho de propiedad sobre tajos y canteras de piedra. El decreto de 17 de julio de 1840 dispuso que los minerales que existiesen o fuesen descubiertos dentro de los expresados terrenos “corresponden al público”; no obstante, “público” no necesariamente refiere a la libre explotación del recurso. La municipalidad con anterioridad había reservado este derecho a la explotación de piedra, cal y ripio para la construcción de otras obras públicas como panteones, templos, edificios públicos u otras. En 7 de julio de 1837 autorizó a Luciano Paut y al procurador síndico Cleto Herrera para el empedrado de sus respectivas calles, en cumplimiento de una disposición emanada de la junta de sanidad local, organismo encargado de mejorar las condiciones de salubridad de cada pueblo.⁵¹⁰ En 6 de setiembre de 1839 apercibió a los poseedores del derecho para extraer minerales de los tajos, para evitar que lucrasen con el “ripio menudo” y de entregarlo al público en beneficio de los caminos públicos.⁵¹¹ Asimismo, la documentación muestra que la municipalidad estaba autorizada a cobrar un

⁵⁰⁸ ANCR Municipal 470 (1850), ff. 15-16.

⁵⁰⁹ ANCR Gobernación 32005 (1861).

⁵¹⁰ ANCR Municipal 473 (1837), f 50.

⁵¹¹ ANCR Municipal 276 (1839), ff 56v-57.

canon por la extracción privada de piedra, medida que fue extendida a la construcción de obras públicas en 26 de julio de 1855, cuando el gobierno autorizó a la corporación a percibir medio real (0,06 pesos) por carretada de piedra para construcción de edificios públicos, bajo la condición de formar un fondo destinado a construir un camino que condujese a la cantera.⁵¹² Para tal efecto, la municipalidad estableció un sistema de boletos a favor de las rentas municipales, que establecía un valor de 6,66 pesos por boleto, pero no señala su equivalente en carretadas de piedra.⁵¹³

Recapitulando, el acceso a materiales de construcción como arena, piedra y cal estuvo sujeta a una dinámica institucional volcada a preservar los recursos para uso público o común, a pesar de la creciente presión por privatizar la propiedad de la tierra. La caficultura no solamente atizó este proceso de privatización, sino que modificó la relación entre la oferta y la demanda de trabajadores para las labores agrícolas, dado que concentró el grueso de los jornaleros en la producción agrícola para el mercado, un fenómeno que también afectó la disponibilidad de operarios para la construcción de caminos.

Durante el periodo colonial y las dos décadas posteriores a la independencia, autoridades públicas y contratistas particulares tuvieron pocas dificultades en el suministro de trabajo para la construcción de caminos y puentes. Durante la primera fase (1760-1811), las labores de reparación del Camino Real constituyeron una forma de ingreso durante la estación seca. Los primeros decretos de la época republicana sobre caminos dispusieron que la contribución podía cubrirse tanto en dinero como en días de trabajo, los cuales podían completarse de forma directa por el contribuyente o de forma indirecta, contratando peones para sustituirlo. Sin embargo, durante el periodo 1843-1870 —especialmente la década de 1840— la demanda de operarios para las distintas labores del proceso creció, debido a que hubo mayor importancia en la construcción y reparación sistemática de caminos y puentes vinculados con la

⁵¹² ANCR Gobernación 3852 (1855), ff 2v-3.

⁵¹³ ANCR Municipal 4639 (1867) ff. 1-2.

ruta hacia Puntarenas en respuesta a los requerimientos de la agroexportación. Como ya se ha adelantado, el creciente uso de la carreta como medio de transporte obligó a mantener caminos más anchos y a darles mantenimiento con mayor frecuencia, dado el desgaste que ocasionaban las ruedas en veredas todavía rústicas, lo cual demandaba la disponibilidad de un cuerpo permanente de trabajadores.

Los problemas de suministro de operarios dedicados a la construcción y reparación de los caminos generales se relacionaron con la alta demanda de brazos para la agricultura, en el contexto de una progresiva colonización del territorio y de una economía de exportación. El paulatino crecimiento demográfico que experimentó el Valle Central durante la primera mitad del siglo XIX, una legislación agraria que favorecía la colonización de extensas propiedades baldías y las crecientes oportunidades de establecer vínculos comerciales a nivel regional e internacional atizaron este proceso de migración interna hacia el noroeste de la Meseta Central. Conforme la caficultura se extendió a lo largo de la Meseta Central, se dio una especialización en la producción agropecuaria para abastecer un embrionario mercado interno. Como ocurrió a lo largo del siglo XIX a lo largo de la América Hispánica, la respuesta a la escasez de mano de obra en muchos casos fue la formación de compañías de colonización para atraer colonos de distintas procedencias. Alexander von Bulow, de origen prusiano, además de representar la Sociedad Berlinesa de Colonización, compuesta por un grupo de inmigrantes alemanes que participaron en las obras de construcción y reparación de caminos, ofreció el servicio de traer trabajadores procedentes de Panamá “para labores agrícolas u otras.”⁵¹⁴

La escasa mano de obra para la conformación de cuadrillas de caminos respondió a muy diversos motivos. Así lo manifestó el alcalde 2° de la villa de Escazú en oficio de 29 de noviembre de 1846 al director de la Sociedad Económica Itineraria:

⁵¹⁴ *Boletín Oficial* 123, 25 de agosto de 1855, 62.

“A nadie se le oculta que la mayor parte de los jornaleros de este pueblo [de Escazú] son soldados, otros que por su mayor edad los favorece la ley... unos se han alistado de soldados en San José y otros se esconden y huyen por no ir a los trabajos del camino, porque solo el nombre de presidio los horroriza.”⁵¹⁵

De los motivos citados por el edil, el fuero militar constituyó uno de los más comunes para evadir la recluta de operarios. El fenómeno no era nuevo de esta etapa, pues en el reglamento de 2 de diciembre de 1835, el jefe Braulio Carrillo se quejaba de la indiferencia que prestaba la clase militar al cumplimiento de las leyes de caminos.⁵¹⁶ En fecha desconocida, el juzgado segundo de la villa de San Miguel de Escazú comunicó al presidente de la Sociedad Económica Itineraria que enviaba tres peones para los trabajos del camino nacional, pero que encontraba resistencia de algunos individuos a la recluta “como ha sucedido con [...] que (sic: quien) después de haver sido remitido por usted, a paresido (sic: ha aparecido) de soldado militar para ampararse en esta materia [...].”⁵¹⁷ El jefe político de Cartago consultó al presidente de la Sociedad Económica Itineraria en 9 de julio de 1845 sobre la posibilidad de emplear a milicianos, quienes “por ser de calidad de tales tan solamente se evaden de coadyubar al trabajo de las obras de beneficencia pública.”⁵¹⁸ Otras razones aducidas por los vecinos estaban basadas en rumores sobre las condiciones de trabajo de los operarios: muertes por enfermedades en los sitios de trabajo, fuga de reos, “mala asistencia y castigos” a los trabajadores e incumplimiento en el pago de jornales.⁵¹⁹

Durante la etapa 1843-1870 se evidenció con más frecuencia la resistencia a prestar trabajo en la construcción y reparación de caminos en respuesta a los requerimientos de la agricultura comercial. En memorial de 20 de junio de 1858, algunos vecinos de la villa de Barva se dirigieron al vicepresidente de la República para solicitar que se les eximiese de la construcción de un camino y un puente por orden del jefe político del pueblo, obras que los vecinos

⁵¹⁵ ANCR Gobernación 33159 (1846), 2v

⁵¹⁶ ANCR Municipal 13343 (1835), s. n. f.

⁵¹⁷ ANCR Fomento 1757 (1845), f 73v.

⁵¹⁸ ANCR Fomento 1757 (1845), f 132.

⁵¹⁹ Archivo Nacional de Costa Rica, “Actas de la Junta Directora,” 214-215.

consideraban innecesarias, pues ya existían sendas vías en la misma dirección. En su testimonio manifestaban:

“Todos o la mayor parte de los que firmamos [el memorial] somos pobres, padres de familia que apenas podemos cubrir con nuestro trabajo las necesidades, y en este tiempo señor, nuestro trabajo es más precioso, *porque es la época de sembrar nuestras sementeras y de cultivarlas* a fin de obtener el premio de nuestro sudor con una buena cosecha. Si en vez de ocuparnos de estos objetos nos empleamos en construir puentes, tendremos el año venidero un camino que nos evita una vuelta de cien varas, pero el hambre, la horrible necesidad llamará a nuestras puertas, y entonces ¿qué remediamos con un camino más o menos recto y un puente más construido? ¿Nos dará esta pequeña mejora el pan para nuestras familias?”⁵²⁰

En términos de la demanda de trabajadores, la construcción y reparación de caminos y puentes compitió con las labores agropecuarias. Esta fue una de las dificultades que frecuentemente enfrentó la Sociedad Económica Itineraria durante la construcción de la Carretera Nacional. El 3 de enero de 1845, el juzgado segundo de la villa de La Unión, en cumplimiento de la orden expedida por el director de la Junta Itineraria en 29 de diciembre de 1844, comunicó al mismo que enviaba el contingente de personas para los trabajos en la sección de Machuca debiendo “arrebatar de sus trabajos rurales a los individuos que comprende la lista, asegurándoles que no servirán más que por el término de un mes [...]”.⁵²¹ En 29 de noviembre de 1846, el alcalde segundo de la villa de Escazú comunicó al director de la Junta Itineraria las “notorias” dificultades para cumplir la orden de remitir operarios, exponiendo que los trabajadores se encontraban “[unos] comprometidos y adeudados (sic: empleados) en las haciendas de café [y] otros que son propietarios de chacaras de caña que no pueden abandonarlas [...]”.⁵²² Como se explicó anteriormente, el cultivo del café dinamizó otros sectores de la economía, por lo cual las áreas que no cultivaban café, empezaron a producir aquellos cultivos que habían sido desplazados por la

⁵²⁰ ANCR Gobernación 4634 (1858), f 1v. El destacado es propio

⁵²¹ ANCR Fomento 1757 (1844), f 14v

⁵²² ANCR Gobernación 33159 (1846), f 2v

baya, tales como granos básicos, ganado y caña de azúcar. Algunos productores con capacidad para adquirir carretas, también se dedicaron al transporte del grano hacia el puerto de Puntarenas.

Si bien las autoridades en ocasiones encontraban limitaciones en la disponibilidad de trabajo a nivel local, esta podía subsanarse por medio de sanciones a los evasores o con la alternancia de los trabajadores de las cuadrillas cuando estos se encontraban en época de siembra o de cosecha. Sin embargo, debido a las dificultades para encontrar trabajadores dispuestos a trabajar fuera de su vecindario, el gobierno estableció medidas para asegurar la disponibilidad de operarios. Mientras que en otros países se utilizaron medios coercitivos, como los mandamientos en Guatemala⁵²³ o el cobro de deudas con trabajo en El Salvador⁵²⁴, el gobierno de Costa Rica y la Sociedad Económica Itineraria emplearon una serie de medidas que a veces constituían una mezcla entre el látigo y la zanahoria.

Durante el periodo en que finalizó la construcción de la Carretera Nacional (*circa* 1844-1847), la Sociedad Económica Itineraria dispuso de un sistema de reclutamiento de fuerza de trabajo que pretendía acabar con la escasez de brazos. Con el fin de persuadir a los trabajadores de las vecindades cercanas a las obras, la Junta precisó del poder de las autoridades locales. La participación de las corporaciones municipales en la movilización de trabajadores constituyó parte de las atribuciones establecidas en las leyes y reglamentos que organizaban las funciones de la Sociedad Económica Itineraria. La orden de 15 de febrero de 1844 compelió a las autoridades locales a prestar la cantidad de operarios a solicitud de la Junta y a perseguir a los desertores de su jurisdicción.⁵²⁵ Los alcaldes, a través de los pedáneos y cuarteleros, debían

⁵²³ En la Guatemala del periodo liberal fue admitido el uso del mandamiento para la construcción de caminos ante los requerimientos para la exportación de café. Véase Stefania Gallini, *Una historia ambiental del café en Guatemala. La Costa Cuca entre 1830 y 1902* (Guatemala, Serie Autores invitados No. 19, Editores Siglo Veintiuno, 2009), 168-171.

⁵²⁴ Aldo Lauria-Santiago, *Una república agraria*, 240 – 241.

⁵²⁵ Orden IV de 25 de febrero de 1844, en Costa Rica, *CLODR-CR (1843-1844)*, 209-211.

registrar la información de los trabajadores en los barrios con el fin de reclutarlos y de remitirlos al superintendente encargado de los trabajos.

A pesar de las facultades que le fueron otorgadas, la Junta con cierta frecuencia advertía al gobierno central la indiferencia de las autoridades locales en el cumplimiento de esta disposición. En una circular de 21 de diciembre de 1844, el ministro general Joaquín Bernardo Calvo transmitió a los jefes políticos la denuncia hecha por el director de la Junta acerca de la negligencia de los alcaldes, quienes no enviaban los peones y cocineras solicitados por la Junta, o remitían “a los más flojos e inútiles.”⁵²⁶ En 12 de febrero de 1845, el superintendente Vicente Paniagua informó al director de la Junta que después de solicitar cuatro cocineras al alcalde de Heredia para continuar con los trabajos cerca del río Machuca –hoy ubicado en el cantón de Orotina– este le respondió que “pidiera [trabajadores] a los demás pueblos, que solo aquél no era departamento del Estado” y que además “se irritó demasiado... cuando recibió la nota.”⁵²⁷ En sesión de 27 de enero de 1848, la Junta acordó comunicar al Poder Ejecutivo “la resistencia que de cierto tiempo a esta parte se advierte en aquella Gobernación [de Heredia]” con respecto a las reiteradas solicitudes a dicha autoridad para enviar los operarios solicitados.⁵²⁸ No se ha encontrado evidencia que sugiera sanciones a las autoridades que no prestaban apoyo a las disposiciones de la Junta, por lo que posiblemente la evasión del reclutamiento continuó.

La falta de cooperación tanto de autoridades locales como del público, obligó a autoridades y a la Sociedad Económica Itineraria a utilizar otros estímulos para atraer jornaleros. En 30 de noviembre de 1846, Vicente Aguilar sugirió al secretario de la Dirección de Caminos abordar el problema a través de incentivos pecuniarios:

“[N]o queda otro recurso para tener gente suficiente y mantener los trabajos, que el de aumentar los jornales indefinidamente a una tasa muy

⁵²⁶ ANCR Fomento 3670 (1844), f 43.

⁵²⁷ ANCR Fomento 1757 (1845), f 48

⁵²⁸ Archivo Nacional de Costa Rica, “Actas de la Junta Directora,” 223.

superior sobre el mayor precio que pagan los particulares. Solamente con este arbitrio habrá abundancia de peones voluntarios [...].”⁵²⁹

La riqueza que generó el cultivo y exportación del café permitió elevar un poco el valor de los jornales. La evidencia señala que a inicios del siglo XIX, el jornal diario en las labores de caminos se encontraba en dos reales, lo cual equivale a 0,25 pesos.⁵³⁰ Según el economista Jorge León, los jornales diarios aumentaron a 0,32 pesos hacia mediados de la centuria.⁵³¹ Sin embargo, la Sociedad Económica Itineraria acordó pagar los 0,32 pesos el jornal y gratificar con medio peso más si finalizaban el tiempo de servicio –lo cual sugiere que el nivel de deserción era muy elevado.⁵³² En circular de 30 de marzo de 1855, el superintendente von Bülow ofrecía un salario de 10 pesos al mes, lo que equivalía a 2,6 reales diarios.⁵³³ Otro incentivo consistía en una gratificación por denunciar el robo de herramientas u otros delitos por parte de otros trabajadores, según un reglamento aprobado por la Junta en 18 de julio de 1844.⁵³⁴ Asimismo, la Junta negoció contratos para el abastecimiento de víveres en las poblaciones cercanas a las obras, con el fin de proveer la alimentación de los operarios. Con todo, la deserción constituyó una importante limitación para el suministro de fuerza laboral, mientras que las autoridades continuaron ejerciendo mecanismos de coerción para asegurar el trabajo y castigar a los desertores.

En suma, las condiciones proporcionadas por una boyante economía basada en el cultivo del café estimularon la modernización de los instrumentos de información para el registro del espacio y el diseño de las rutas, cuya manifestación principal fue la contratación de ingenieros y profesionales de distintos campos para la apertura y reparación de las vías. Asimismo, la recaudación de recursos pecuniarios sufrió importantes modificaciones por medio de distintos reglamentos del ramo de Hacienda. La misma coyuntura económica

⁵²⁹ ANCR Gobernación 33159 (1846), f 4-4v.

⁵³⁰ ANCR Complementario Colonial 1419 (1801).

⁵³¹ León Sáenz, *Evolución del comercio exterior*, 307.

⁵³² ANCR Fomento 3670 (1844), f 9-10v.

⁵³³ *Boletín Oficial* 82, 31 de marzo de 1855, 328 bis.

⁵³⁴ ANCR Fomento 1761 (1844), f 46-46v

motivó la expansión de los costos de vigilancia en la recolección de rentas, mientras que el proceso de construcción de obras requirió de funcionarios a nivel local y general para cuidar otras etapas del proceso, como el cumplimiento de contratos para el suministro de materiales y trabajo.

6. Síntesis de resultados

La colonización agrícola y el avance de la agricultura comercial proporcionaron incentivos para mejorar los caminos y puentes, principalmente los asociados a la ruta del Pacífico. La extracción de los crecientes volúmenes de café a través del puerto de Puntarenas y los cambios en la jerarquía de los asentamientos otorgaron predominio a la ruta hacia el puerto de Puntarenas, punto que serviría de vínculo entre Costa Rica y el mercado internacional durante casi el resto del siglo XIX.

La construcción y reparación de caminos y puentes durante el periodo 1843-1870 constituyó un proceso clave para el crecimiento económico. El cultivo del café no solamente representaba la fuente de riqueza de los propietarios cafetaleros y del sector exportador, pues también conformaba la base de la prosperidad económica para los otros sectores que suministraban la producción agropecuaria a las zonas que convirtieron sus tierras en cafetales. Como consecuencia, la transformación institucional para el mejoramiento de las vías de comunicación benefició en gran medida tanto al sector cafetalero como al resto de las actividades agropecuarias que formaban parte del embrionario mercado interno, tales como la ganadería, la producción de granos y hortalizas y cultivo de la caña de azúcar para la fabricación de alcohol. Los cambios institucionales incluyeron la modernización en el recaudo de recursos pecuniarios, el acondicionamiento del puerto de Puntarenas y el mejoramiento en el diseño y durabilidad de las obras, proporcionados por ingenieros y otros profesionales.

El Estado costarricense proveyó una estructura institucional que permitió la organización de formas de cooperación voluntaria y obligatoria en el proceso de construcción y reparación de caminos y puentes. Respecto a la primera, grupos corporativos y comunitarios conformaron redes en las cuales los miembros

participaban de forma directa en las obras (conocimiento, trabajo, materiales y herramientas) compartían información, y vigilaban las acciones de los otros participantes. Estas características se manifestaron tanto en la Sociedad Económica Itineraria para la reparación de la Carretera Nacional –que reunía a agricultores, comerciantes y transportistas– como en las juntas de vecinos encargadas de ejecutar el mecanismo conocido como detalle, poco explorado por la historiografía costarricense hasta este momento. Los recursos empleados por agentes del Estado en la obtención de información y la vigilancia de conductas muestran la función de los costos de transacción sobre la tarea de asegurar el cumplimiento de las reglas dentro de este tipo de organizaciones. A pesar de la evidente intención de los legisladores de emular la experiencia de la Junta Itineraria para el camino hacia Puntarenas, la carencia de suficiente evidencia documental no permite determinar si la Junta Provincial de Guanacaste creada para administrar el fondo de caminos y hacer las reparaciones al camino que atravesaba esta provincia, o los proyectos de construcción de una vereda al Caribe, funcionaron como estas redes de cooperación. La cooperación obligatoria, como en las etapas pasadas, se manifestó en el cobro de impuestos y en la ejecución de sanciones a los morosos, tales como el decomiso de las cargas o el cobro de multas. Este mecanismo correspondió con la coyuntura de expansión del Estado costarricense, proceso que fue posible merced al incremento de las exportaciones de café hacia los mercados europeos y a la diversificación productiva en las zonas que no se especializaron en la baya.

El objetivo de abaratar los costos de transporte a través del mejoramiento de los caminos y puentes llevó a una nueva transformación en el tipo de los costos de transacción. La difusión de la carreta como medio para transportar los crecientes volúmenes del grano, promovió la articulación de un proyecto de mejoramiento de la Carretera Nacional hacia Puntarenas. Esta organización institucional superó el conjunto de estrategias impulsadas por los primeros gobiernos de la era republicana. La misma concedió importancia tanto a las vías de comunicación como a los nodos que vinculaba, como fue el caso particular del puerto de

Puntarenas, cuya ubicación garantizaría la protección de los cargamentos durante el embarque y desembarque

Una de las estrategias consistió en la modernización de los métodos para adquirir la información necesaria para el proceso de construcción de caminos y puentes. Un conjunto de viajeros e inmigrantes –marineros, ingenieros, agrimensores, naturalistas, médicos– aplicaron una base científica a la exploración y registro del espacio. Algunos de estos actores estuvieron a la cabeza de las primeras oficinas de obras públicas como directores o superintendentes, y pusieron en práctica técnicas, instrumentos y conocimientos regularmente utilizados en otras latitudes a la construcción de las obras. A fin de reducir la evasión fiscal y de aumentar los recursos para invertir en infraestructura, se intensificó el registro de información sobre la entrada y salida de productos en las aduanas y las garitas, mientras que al final del periodo se estableció la estadística general del estado.

La sistematización del proceso de construcción y reparación de caminos y puentes contribuyó con la ampliación de la estructura estatal por medio de la creación de nuevas funciones y de agentes para su ejecución. El incremento de los ingresos que reportó la Hacienda pública gracias al aumento en las exportaciones de café y al comercio de importación motivó un mayor celo en el proceso de recaudación y en la persecución del contrabando. Así, los controles se extendieron con mayor intensidad en puertos, fronteras y caminos a través de un cuerpo que incluía funcionarios de hacienda, municipales y la fuerza militar.

Respecto a la contratación de operarios para la ejecución de los trabajos, la evidencia documental mostró dos tipos de costos de transacción. Por un lado, la competencia entre las labores agrícolas y el trabajo en caminos obligó a las autoridades a emplear medios para asegurar el contingente de operarios. Aun con el aumento en los jornales, las autoridades emplearon agentes para la vigilancia en el trabajo de los operarios, quienes en ocasiones incumplían con su parte del contrato. Por otra parte, la intermediación de agentes en la contratación permitió armonizar las necesidades de los trabajadores y los empleadores (Junta Itineraria, departamentos de obras públicas). En este caso, la figura de Alexander

von Büllow resultó paradigmática como intermediario entre la comunidad alemana que participó en las obras, y el gobierno de Costa Rica que suministró a estos operarios los medios de subsistencia y las condiciones para su integración a la sociedad costarricense. Las corporaciones municipales mantuvieron restricciones sobre los sitios de explotación de materiales como piedra, cal y arena, pero falta información sobre el modo de hacer cumplir las reglas de acceso, aunque posiblemente constituyó una de las atribuciones de agentes locales comunitarios, como los alcaldes pedáneos en los barrios, o los jueces de paz en los distritos, o emisarios de la municipalidad, tal como el portero del potrero de las Pavas.

En el largo plazo, los costos de transacción resultaron eficaces en la sistematización del proceso de construcción de caminos y puentes, y suministraron beneficios en el largo plazo. El Estado costarricense paulatinamente obtuvo una fuente fija de financiamiento con una inversión inicial mínima en la modernización del sistema de recaudación (padrones, libros de aduana, estadística estatal) y de la vigilancia ante la evasión fiscal (guardas de aduana, guardas camineros). Asimismo, al finalizar el periodo de estudio el Estado contaba con un Departamento de Obras Públicas que aplicaba conocimiento y técnica a la construcción y reparación de la Carretera Nacional y sus puentes, con base en información suministrada por comerciantes, viajeros y traficantes en general a las autoridades desde el periodo colonial. Además, la vigilancia de la construcción de caminos a nivel local desde las primeras leyes del ramo, contribuyó a la regularización del proceso como un servicio anual de interés no solo local, sino nacional.

A nivel metodológico, los capítulos anteriores muestran que el concepto de cooperación y su relación con las instituciones abre nuevas avenidas al estudio de los procesos socioeconómicos del siglo XIX en Costa Rica. Un ejemplo es el estudio de la Sociedad Económica Itineraria, concebida por la historiografía como un organismo para-estatal dedicado a la construcción de caminos. El acercamiento a través del concepto de cooperación mostró un grupo más

complejo con las características de una red de individuos vinculados por distintos lazos (vecindad, parentesco, negocios), quienes compartían información e intereses en torno al desarrollo de la Carretera Nacional.

Aunque el presente estudio no pretende en su totalidad comprender la estructura conocida como el Estado, las instituciones estudiadas ofrecen una imagen bastante detallada sobre el funcionamiento de algunos de sus mecanismos. En primer lugar, cabe resaltar el proceso de construcción de su base fiscal a través de la maximización del ingreso, a través de impuestos al comercio, sin tomar el riesgo de socavar sus cimientos. Los empresarios cafetaleros comúnmente aceptaron por casi tres décadas la imposición de un gravamen a la exportación del grano, pues las tendencias del mercado les permitían soportarlo. No obstante, la negativa a la exigencia de un impuesto al transporte que inevitablemente daría por resultado el predominio de un oligopolio refleja un mecanismo de preservación de los exportadores. En segundo lugar, se observó un proceso de negociación entre el poder central y el poder local, el cual la historiografía costarricense no ha empezado a comprender. La idea de un Estado central consolidado –después de hitos tales como la creación de una Hacienda pública, la apropiación del uso de la fuerza como monopolio del Estado, la regulación de las municipalidades y el uso de lo simbólico en la formación de la Nación– oculta el funcionamiento de otras dinámicas que subyacen al proceso de transformación del Estado. Tanto la negativa de los alcaldes a proveer brazos para la construcción de caminos obedeciendo las necesidades del calendario agrícola, como la atribución de las comunidades para imponer y recibir contribuciones, en dinero o trabajo, en oposición a designios constitucionales, muestran relaciones más complejas entre autoridades nacionales y locales, fundamentales para comprender la forja del poder estatal.

DISCUSIÓN DE RESULTADOS

“It is a world of change in which we live, and a world of uncertainty. We live only by knowing something about the future; while the problems of life, or of no conduct at least, arise from the fact that we know so little. This is as true of business as of other spheres of activity.”

“We assume... that although life is no doubt more interesting when conduct involves a certain amount of uncertainty —the proper amount varying with individuals and circumstances, — yet [producers and consumers] do actually strive to anticipate the future accurately and adapt their conduct to it.”

Frank H. Knight, 1921.⁵³⁵

El estudio de las instituciones es un ejercicio que, más allá de mostrar los efectos económicos, políticos o sociales que ejercen estos sistemas de reglas en una sociedad, profundiza en el comportamiento y las motivaciones de los actores sociales en el proceso de toma de decisiones. La rama del pensamiento económico conocida como la Nueva Economía Institucional se ha ocupado de abordar la complejidad de las instituciones con la reincorporación de un debate descartado por el pensamiento ortodoxo: ¿cómo influye la conducta humana sobre la toma de decisiones?

El ser humano enfrenta a diario a situaciones de toma de decisión que tienen gran impacto sobre su vida. “Si doy mi voto por este candidato, ¿mejorará o empeorará mi situación socioeconómica en los próximos dos o tres años?” “Si entro a un lugar público altamente concurrido en medio de una pandemia, ¿qué probabilidades tendré de contraer un virus?” “Si elijo tomar un abarroto del supermercado sin pagar por él, ¿seré atrapado y públicamente avergonzado por el agente de seguridad?” En tales situaciones, el elemento constante —e inherente a la naturaleza humana— es la presencia de la incertidumbre. Desde su creación, el pensamiento económico ortodoxo asumió como su paradigma la ilimitada capacidad del ser humano para tomar decisiones racionales sin ser abrumado por la incertidumbre, o en su defecto, predecir el mejor resultado ante

⁵³⁵ Frank H. Knight, *Risk, Uncertainty and Profit* (Boston: The Riverside Press, 1921), 197 y 241.

una situación incierta. Sin embargo, esto lo debatió el trabajo pionero de los psicólogos Amos Tversky y Daniel Kahneman sobre las limitaciones cotidianas para hacer cálculos de mediana complejidad y juicios simples, análisis que en su momento retó el principio de racionalidad maximizadora y contribuyó con la formación de modelos que consideran una racionalidad limitada del individuo.⁵³⁶ De tal modo, son las instituciones las que juegan un rol fundamental en la “domesticación” del entorno, predecir el comportamiento de nuestros pares, tomar decisiones de forma más certera, y finalmente hacer del mundo un lugar más seguro.

En la actualidad existen mejores herramientas para enfrentar la incertidumbre del quehacer diario: mejor información y mayor acceso a esta, sumado a los nuevos medios de mantener al individuo sujeto al cumplimiento de reglas, normas y códigos. Sin embargo, estas herramientas no estuvieron siempre disponibles, lo cual limitó en muchas ocasiones el proceso de toma de decisiones. Considérese el fenómeno de los transportes, analizado en las páginas anteriores. La carreta sustituyó el transporte a lomo de mula, reduciendo la incertidumbre en torno a cómo exportar mayores volúmenes de café a los mercados internacionales. No obstante, la duda alrededor de cómo vencer dificultades de distancia, tiempo y preservación del grano de oro y otros bienes, persistió durante la mayor parte del siglo XIX. El modo más eficiente de disipar tales dudas –el ferrocarril– fue el anhelo de productores agrícolas y comerciantes, y aún tuvieron que esperar hasta el último cuarto de siglo para ver su sueño materializado. Por lo tanto, la opción más viable consistía en sostener un sistema de caminos y puentes que agilizara el transporte, acortase la distancia entre el beneficio y el puerto, y que evitase daños al cargamento en los pasos sobre los ríos u otros accidentes geográficos. Esto, a la vez, representaba el origen de nuevas incertidumbres: ¿Cuál dirección debe llevar el camino? ¿Cuál es la ruta más corta y menos

⁵³⁶ Amos Tversky y Daniel Kahneman, “El juicio bajo incertidumbre: heurística y sesgos”, en Daniel Kahneman, *Pensar rápido, pensar despacio* (Barcelona: Penguin Random House, 2012), 545-567. Un relato fascinante sobre la relación entre Tversky y Kahneman alrededor de la revolución en el pensamiento económico conductual puede verse en Michael Lewis, *The Undoing Project. A Friendship that Changed our Minds* (New York: W. W. Norton & Company, 2017).

costosa? ¿Cómo pagar por los trabajos de construcción y reparación? ¿Quiénes deberían sufragarlo y cómo? ¿Cuál es el proceso más eficaz de ejecutar las obras?

La manera más rápida de alcanzar los diferentes tipos de mercado con un menor costo implicó determinar la ruta que ofreciera las mayores ventajas en relación con la distancia, la seguridad de los caminos para los traficantes, bestias y cargas, disponibilidad de sitios para aprovisionamiento y descanso. Asimismo, las autoridades debían asegurar la conducción de los comerciantes hacia los sitios destinados al control de sus cargas y al pago de los correspondientes impuestos. De este modo, se determinaron rutas fijas, y las autoridades prohibieron algunos caminos que pudieran poner en riesgo los intereses del fisco durante el periodo colonial. El conocimiento del entorno físico resultaba fundamental para asegurar que el trazado de las rutas cumpliera con las condiciones mencionadas lo cual fue subsanado a través del testimonio proveído por los usuarios. Durante el periodo colonial era común requerir informes a viajeros, comerciantes y funcionarios reales en tránsito, con el fin de solventar reparaciones inmediatas. A partir de la era republicana, el reconocimiento de los caminos y puentes pasó a ser un requerimiento de las autoridades locales, tanto para la reparación anual como para el registro de los puntos más transitados.

La construcción de un camino o un puente demandó una serie de costos materiales: desde la adquisición y transporte de materias (cal, arena, piedra, madera), hasta el pago de ingenieros, capataces, técnicos y peones de caminos. Al considerarse un bien público en el cual no se puede negar su uso a ningún individuo que los utilice, surge quizá la mayor incertidumbre del proceso: ¿Cómo serán sufragados tales costos de modo que cada usuario contribuya a su mantenimiento? Comúnmente, el pensamiento ortodoxo prescribe que, si corresponde con el interés individual, los individuos se organizarían y contribuirían al sostenimiento de dicho bien. En cambio, la teoría de la elección racional reta esta idea y propone un enfoque más realista: los individuos tienen incentivos tanto para la cooperación como para el oportunismo. No obstante, para

reducir la incertidumbre en este tipo de intercambio los individuos utilizan conjuntos de reglas para asegurar que los usuarios cooperen de forma proporcional a su riqueza.

La cooperación fue posibilitada por factores de arraigo sociohistórico. Aún la cooperación voluntaria se rige por normas informales que los individuos incorporan a su comportamiento. Este tipo de cooperación se halló de forma notable en núcleos reducidos de población. Aunque este análisis no ofrece una definición o cálculo de lo que puede considerarse un núcleo reducido, se consideró como hipótesis la suposición de que las poblaciones que se expandieron a lo largo del Camino Real y sus alrededores, constituían caseríos con unas pocas familias que compartían vínculos de parentesco, culturales y de carácter económico. De este modo, entre familias podían existir relaciones de compadrazgo, vínculos de trabajo entre agricultores y jornaleros o relaciones transaccionales tales como compra o venta de bienes inmuebles. La cercanía que ofrecen estos vínculos posiblemente facilitó la vigilancia mutua frente a un conjunto de reglas. Asimismo, los hábitos y sistemas de valores –honor, vergüenza, altruismo, respeto a la autoridad y las leyes, entre otros– funcionan como poderosos mecanismos de autorregulación frente a las normas establecidas. Si bien las fuentes son muy limitadas para adentrarse en estos elementos culturales, fue posible identificar algunas manifestaciones de cooperación voluntaria, posiblemente guiadas por este sistema de valores.

Con el avance de la colonización agrícola hacia áreas del territorio consideradas vacías, los migrantes establecieron nuevos asentamientos, cuyas explotaciones agrícolas fueron vinculadas a mercados locales y a las principales vías de comunicación terrestre por medio de nuevas veredas. Las comunidades de dichos asentamientos, con la colaboración de las autoridades locales, jugaron un papel fundamental en la organización de formas de cooperación para ejecutar tales trabajos. Desde el periodo colonial, los vecindarios acostumbraban a organizar “juntas de vecinos” para tratar asuntos de carácter local. Las fuentes documentales refieren en ocasiones a reuniones de vecinos, presididos por

alguna autoridad local –el teniente de gobernador, el alcalde pedáneo o de cuartel, el cura de la localidad– con el fin de discutir asuntos de interés común, como debatir el objeto de una contribución, la construcción de la ermita, la colocación de un puente, la destrucción de la plaga de la langosta u otros. Algunas de estas fuentes, aunque escasas, caracterizan notablemente la dinámica de la organización vecinal alrededor del mecanismo denominado detalle.

El detalle ha sido caracterizado como una contribución pecuniaria para la construcción de caminos y puentes a nivel local. No obstante, la evidencia documental describe un mecanismo más complejo, de mayor antigüedad y utilizado para otras metas comunes. Más que una contribución distribuida de forma proporcional a la riqueza o posibilidades económicas de cada vecino, este mecanismo consideraba la participación general del vecindario en las distintas tareas: trazado de la ruta, trabajo en las obras, recolección de contribuciones, y vigilancia sobre posibles evasores. El detalle fue ampliamente utilizado en los núcleos de reciente fundación, dado el escaso apoyo económico de las autoridades estatales en la construcción de caminos y puentes a nivel local. El detalle se convirtió en una contribución forzosa destinada a la reparación de caminos locales al finalizar el siglo XIX, llegando a sustituir la contribución itineraria. Este posiblemente es uno de los más interesantes ejemplos de institución que llega a formalizarse después de formar parte de la “costumbre”, carácter aprovechado por las autoridades por su alto nivel de cumplimiento por parte de la población.

La Sociedad Económica Itineraria, organización compuesta por comerciantes, productores agrícolas y hombres de negocios, es un ejemplo paradigmático de cooperación voluntaria. A pesar de las dificultades financieras y de los conflictos internos que llevaron a su desintegración a mediados de la década de 1850, la organización obtuvo éxito en los fines inmediatos propuestos desde su fundación al finalizar el año 1843: dotar de una vía que presentase los menores obstáculos al “trajín de carretas” que transportaban mayores volúmenes de café. Adicional a

las contribuciones pecuniarias suministradas por gran parte de los miembros, estos aportaron sus habilidades en la ejecución de las tareas relacionadas al proceso, tales como la exploración de nuevos parajes para la instalación de puentes, la medición de distancias, la dirección de las cuadrillas de operarios, el reconocimiento de veredas, la administración de dineros, entre otras. El carácter cooperativo de los integrantes se vio reforzado por un conjunto de vínculos ramificados, los cuales incluían el parentesco, relaciones comerciales, negocios familiares y espacios de sociabilidad. El desempeño de los miembros dentro de la Junta Itineraria –sus fallas y sus logros– posiblemente era compartido por sus pares más allá de las sesiones de trabajo: en el hogar, en las peleas de gallos, a la hora de cerrar un trato comercial, u otros espacios. Aunque es más difícil de determinar, esta dinámica existió al interior de los pueblos y villas conformados por familias que establecían vínculos y compartían espacios en lo cotidiano.

La cooperación voluntaria fue un mecanismo fundamental para reducir la incertidumbre en torno al financiamiento de las obras. Sin embargo, no es posible obtener este tipo de cooperación en grupos de población grandes si no existen los incentivos para ello. A pesar de las ventajas que ofrecía el Camino Real para la provincia en términos de comunicación con el resto de la región centroamericana, el contacto con mercados más allá del Pacífico fue reducido incluso después de la independencia, cuando se levantaron las restricciones al comercio impuestas por el Imperio español. A nivel local, los habitantes del Valle Central estuvieron menos dispuestos a cooperar de forma voluntaria en el mantenimiento de una vía que no formase parte de su jurisdicción o de la cual no fuese usuario. La respuesta ante este dilema consistió en utilizar mecanismos de cooperación forzosa, con el fin de asegurar los recursos para subsidiar las obras. Durante la segunda mitad del siglo XVIII y las dos primeras décadas del XIX, se estableció la contribución de caminos colonial, una contribución obligatoria utilizada de manera ocasional, proporcional a la riqueza de los usuarios que contaban con recursos, y que excluía a ciertos sectores de la sociedad, como los habitantes pobres, las viudas y los pueblos indígenas. Este mecanismo constituyó la base para el cobro de otros tributos durante las próximas décadas.

El establecimiento de contribuciones y gravámenes con el fin de maximizar el ingreso, necesario para financiar guerras, defensa y el pago de las operaciones del Estado, constituyó una tendencia entre las nuevas unidades políticas que adquirieron la independencia del Imperio español. La estrategia adoptada por los estados consistió en gravar las fuentes de riqueza, incluyendo los antiguos monopolios coloniales como el tabaco, el aguardiente, el papel sellado, la pólvora y la alcabala. En el contexto de despegue de la actividad comercial, el Estado de Costa Rica construyó su base fiscal a través de la apropiación de las rentas manejadas por la República Federal –heredadas del periodo colonial– durante las etapas de crisis del poder. Los ingresos provenientes de las rentas marítimas (derivadas de los impuestos al comercio) fueron empleados tanto en el acondicionamiento del Camino Real –aún necesario para mantener comunicaciones con la región centroamericana– como para subsidiar operaciones de reconocimiento de nuevas rutas hacia el Caribe.

La expansión hacendaria del Estado en Costa Rica ocurrió gracias al auge de la caficultura, hacia mediados del siglo XIX. Las transformaciones económicas y espaciales provocadas por la extensión del cultivo del café potenciaron otras áreas productivas sujetas a tasación, tales como el trasiego de ganado desde las haciendas nicaragüenses y guanacastecas, y la expansión del cultivo de la caña de azúcar para la producción de aguardiente –monopolio de la Fábrica Nacional de Licores– hacia las zonas de colonización reciente. La construcción de caminos y puentes generales fue financiada a través de las denominadas rentas itinerarias, las cuales eran alimentadas por la comercialización del grano de oro y los gravámenes a la importación de bienes extranjeros. El impuesto a la exportación del grano, el primero de su tipo en la historia de Costa Rica, fue empleado en el mejoramiento del camino hacia el puerto de Puntarenas, a través del cual fue embarcada la cosecha anual del café de Costa Rica durante casi todo siglo XIX. Asimismo, el abasto de carne al Valle Central, procedente de las haciendas situadas en las llanuras del Guanacaste y del Pacífico nicaragüense, fue sujeto a tasación con el fin de dar mantenimiento a la antigua sección del Camino Real. Dichas rentas no fueron centralizadas en un organismo

gubernamental específico, sino que los fondos fueron girados desde el ramo de hacienda para cubrir las distintas etapas del proceso de construcción y reparación de las vías.

La dirección, comodidad, estabilidad y distancia de las rutas, especialmente aquellas vinculadas al comercio regional e internacional, constituyeron otra importante fuente de incertidumbre. En función de ello, distintos actores sociales diseñaron un conjunto de reglas con el fin de optimizar el proceso de construcción y reparación de caminos y puentes. Previo a cualquier diseño de la ruta, autoridades y contratistas particulares inspeccionaban los pasos, ríos y diferentes accidentes geográficos que podían dificultar el tránsito de los ciudadanos, así como el reconocimiento de los sitios susceptibles a la acción de los contrabandistas. Las autoridades intervinieron en la planificación de las rutas que conducían a las costas –fuese el Camino a Puntarenas, camino a Sarapiquí, o las veredas a Matina y Limón– siguiendo una lógica de maximización del ingreso: trazar las rutas a través de puntos en los cuales se encontraban los principales puestos aduaneros. De modo alternativo, las veredas locales fueron delegadas a los vecindarios, dirigidos por cuerpos locales, ya fuese a través de la municipalidad, las juntas de vecinos o juntas itinerarias locales, creadas durante el último cuarto del siglo XIX.

La construcción y reparación de caminos y puentes requirió de pocas variaciones en insumos materiales y humanos a lo largo del periodo. Los puentes de piedra y los caminos empedrados fueron una innovación tardía (*circa* década de 1830), y los ingenieros emplearon el macadamizado casi al final del periodo en los sectores más inestables de los caminos. Generalmente, las autoridades preparaban los materiales (arena, piedra, cal, madera) y servicios de forma anticipada al último cuatrimestre del año, con el fin de ejecutar las obras durante la estación seca. La explotación de materiales para la construcción de caminos y puentes en propiedad corporativa perduró a pesar de la paulatina privatización de la propiedad de la tierra a partir de la década de 1830. Mientras las autoridades locales mantuvieron el dominio de los sitios de extracción para fines “públicos”,

los propietarios de terrenos particulares mantuvieron la capacidad de celebrar contratos con autoridades y otros particulares para la explotación de dichos materiales. La evidencia de este proceso confronta la argumentación en la historiografía costarricense de una transición lineal entre formas de propiedad corporativa y colectiva hacia la propiedad particular como requisito indispensable para el desarrollo del capitalismo agrario. Al respecto, el cultivo del café como foco de estudio para comprender el crecimiento económico del Estado costarricense contribuyó a desatender otras áreas de importancia clave para la economía rural.

El trabajo en la construcción de caminos y puentes durante el periodo de estudio requirió de poca especialización. Comúnmente, los operarios dentro de una cuadrilla podían ejecutar diversas tareas: limpiar la vegetación del terreno, remover tierra, arrancar piedras, transportar y colocar vigas, abrir de zanjas, practicar empedrados, y otras. Obras tales como la postura de puentes requerían de artesanos con cierta especialización, tales como albañiles y carpinteros – denominados en las fuentes como “maestros”– cuyas habilidades los diferenciaba del operario. La alternancia entre la ejecución de las obras y el calendario agrícola provocó dificultades en el suministro de operarios para la construcción de caminos y puentes durante el auge de la caficultura. En el caso de las labores de reparación del camino hacia Puntarenas, la oferta de trabajadores perduró escasa durante gran parte del periodo de estudio debido a la alta demanda de peones en las labores agrícolas. Esto se agravó durante el auge de la caficultura a partir de la década de 1840, cuando la demanda de trabajadores creció tanto en las haciendas cafetaleras como en las plantaciones de caña de azúcar en el noroeste del Valle Central.

Las autoridades emplearon diversos mecanismos para reclutar operarios en la construcción y reparación de caminos y puentes. Los vecinos de las comunidades podían contribuir a la reparación de los caminos vecinales por medio de dinero o trabajo, lo cual facilitó el suministro de mano de obra a nivel local. La construcción de caminos y puentes generales utilizó dos modalidades.

Por una parte, la contratación libre de operarios constituyó el principal mecanismo de reclutamiento de operarios para la construcción y reparación de caminos y puentes durante el periodo de estudio. Por otro lado, las autoridades subsanaron la ocasional escasez de brazos para las labores a través de la institución del presidio urbano, mecanismo coercitivo que empleaba a los reos condenados por delitos menores. La evidencia analizada sugiere que, a pesar del empleo de algunas medidas obligatorias para asegurar la mano de obra en obras públicas, ello no llevó a la explotación física o económica de los trabajadores, como ocurrió en otras partes del continente. En contraste, las autoridades sancionaron con mayor rigor el incumplimiento de contratos laborales entre aquellos que no deseaban abandonar sus sementeras o su empleo en las fincas cafetaleras y cañeras.

En suma, el periodo 1760-1870 experimentó una importante transformación económica, caracterizada por la paulatina articulación entre mercados regionales, domésticos e internacional, proceso que sin duda requería de soluciones al problema recurrente de las vías de comunicación terrestre. La cita introductoria del primer capítulo atestigua cómo las condiciones orográficas e hidrometeorológicas no solo entorpecían el tránsito, sino que representaban un importante riesgo tanto para el traficante como para su propiedad (cargamentos, bestias). Al mismo tiempo en que la economía presentaba nuevas contingencias, la estructura institucional adquirió mayor complejidad con el fin de garantizar la vida y la propiedad a través de caminos y puentes más cortos y seguros.

Idealmente, los actores sociales respetarían este conjunto de instituciones, dada la importancia que las vías de comunicación poseen para sus intereses económicos. Dichos actores contribuirían espontáneamente en la misma proporción al uso y utilidad de los caminos y puentes para llevar a cabo sus actividades económicas. Los actores emplearían las rutas señaladas por las autoridades para cumplir con los controles fiscales dispuestos para levantar una Hacienda pública. Asimismo, asistirían a la ejecución de las obras de forma voluntaria por medio de trabajo, suministro de materiales u otros servicios. No

obstante, la evidencia analizada apunta al diseño de mecanismos para asegurar el cumplimiento de los sistemas de reglas, correspondientes con la complejidad anteriormente señalada.

Las dos funciones básicas que cumplen las instituciones son: a) uniformar la conducta de los individuos, y b) fijar ciertos comportamientos acordes con el sistema de valores políticos, sociales y económicos, de modo que la incertidumbre decrezca con el tiempo. Sin embargo, es improbable que los individuos cumplan fiel y espontáneamente las reglas, hasta el punto de que busquen portillos con el fin de evadirlas. En consecuencia, los actores recurren a un conjunto de agentes que aseguren el cumplimiento de las normas en nombre del colectivo, el cual es comúnmente identificado con el Estado. Las acciones de vigilancia, ejecución y punición en torno a la estructura institucional por parte del Estado conforman los costos de transacción, un rasgo del análisis institucional desatendido por la historiografía costarricense.

Dado que las partes de un intercambio desconocen mutuamente el comportamiento del otro de forma regular, ambas dedican esfuerzos y recursos en la búsqueda de información, considérese, por ejemplo, el modo en que el otro puede “hacer trampa”. El registro del espacio tenía como objetivo la planificación en el recorrido de las veredas con el fin de asegurar la vida de los traficantes y la protección de la carga. Asimismo, el trazado de las rutas, especialmente las que dirigían a mercados estratégicos, también incluía la protección de los intereses del fisco. En el caso concreto de este estudio, la disponibilidad de documentos públicos permite conocer los esfuerzos de las autoridades en la adquisición de esta información.

Los informes proporcionados por viajeros, comerciantes o autoridades asignadas al registro del espacio caracterizaban el estado de las vías, la frecuencia del tráfico, las distancias respecto a los núcleos de población y los obstáculos al tránsito. Las exploraciones de reconocimiento de rutas no solo demandaban recursos para el pago de suministros, alimentación de bestias y apoyo de los baquianos, sino que requería de los servicios de personas idóneas para guiar las

expediciones, con conocimiento y experiencia en el terreno. Durante el segundo tercio del siglo XIX en adelante puede trazarse la participación de viajeros e inmigrantes extranjeros en el registro del espacio y en la apertura de caminos, a través de técnicas e instrumentos que los ingenieros europeos empleaban en la construcción de caminos desde finales del siglo XVIII. Sin embargo, estos extranjeros tuvieron la orientación de experimentados guías locales, quienes ya tenían amplio conocimiento de la geografía. Los primeros mapas del territorio de Costa Rica hechos con bases científicas deben mucho a los bosquejos e informes de exploradores, en ocasiones incentivados por premios o reconocimientos del gobierno.

La reducción de la evasión en el cobro de impuestos y contribuciones para la construcción de caminos y puentes requirió de información sobre la riqueza del contribuyente, de modo que el cobro fuese en justa proporción a dicha riqueza. Durante el periodo colonial, agentes locales como los tenientes de gobernador, o los alcaldes de los barrios comúnmente utilizaron el padrón o “planilla” con el fin de identificar a los usuarios de los caminos y los recursos con que eventualmente podían contribuir. Los primeros reglamentos de caminos de la era republicana integraron este instrumento para el cobro anual de la contribución subsidiaria, y las leyes subsiguientes prolongaron su utilización a lo largo del siglo. Los agentes locales tuvieron un importante rol a lo largo del periodo en el suministro de esta información a las autoridades superiores, dado el contacto cercano con los vecinos de su jurisdicción.

En la época republicana, el Estado dedicó una porción de las rentas públicas a la construcción y reparación de caminos y puentes hacia puertos y fronteras, la cual consistía en el producto de los impuestos a la importación y exportación. El estado de las vías principales, entonces, dependía de dos aspectos en particular: a) las oscilaciones en la actividad comercial, y b) la correcta recaudación de impuestos. El primero quedaba fuera del dominio de cualquiera de los actores involucrados. En el segundo caso, los responsables laboraban en los puertos, los caminos, las garitas, y en las sedes del departamento de Hacienda en la capital.

La complejidad que adquirió el sistema hacendario a partir de la independencia requirió de una expansión del funcionariado encargado de atender las distintas acciones relacionadas con la recaudación. Funcionarios de la policía y de Hacienda fueron asignados a la vigilancia del peso y composición de las cargas en puertos y fronteras, a la anotación de los cargamentos y el correspondiente cálculo de impuestos, y a la vigilancia de los caminos para evitar la evasión de los puestos aduanales. Los primeros gobiernos republicanos instrumentalizaron la Hacienda de acuerdo con principios contables heredados del periodo colonial, a través de libros de ingresos y egresos, sometidos a revisión por un tribunal de cuentas perteneciente al Poder Legislativo. La creación de la Oficina de Estadística en 1869 posibilitó la sistematización de la información hacendaria para un mejor control de las rentas del Estado.

La construcción y reparación de caminos y puentes fue un proceso costoso en términos de materiales, jornales y servicios relacionados con estos. La estructura organizativa que gobernaba todo el proceso también produjo un conjunto de costos en términos de adquisición de información y de contratación de agentes encargados de ejecutar una serie de tareas. Los individuos asignados por las autoridades o el vecindario para dirigir la construcción de un camino comúnmente contaban con habilidades como calcular distancias, conocer los accidentes del terreno y administrar los recursos materiales, que adquirían más por pragmatismo que por instrucción. En ocasiones, algunas personas mezclaban estas aptitudes con la práctica de oficios como albañilería y carpintería, como el ya citado caso de Eusebio Rodríguez, a quien las fuentes atribuyen obras como caminos, puentes y edificios. No obstante, dichas destrezas tuvieron mucha importancia hasta mitad del siglo XIX, y en el nivel local aún durante el resto del siglo.

Las fuentes disponibles no clarifican la estructura y parámetros de contratación en casos de sobrestantes y capataces particulares durante el periodo colonial, aunque sugieren el uso de acuerdos “de palabra”. En contraste, los reglamentos de caminos de las primeras décadas en la era republicana especifican un sistema

de subcontratación en que asignaba a un individuo la negociación de acuerdos para el suministro de trabajo, materiales y otros servicios –el ecónomo a nivel local, y el director o superintendente de caminos en los caminos generales. Los inmigrantes con habilidades en ingeniería y agrimensura no desplazaron por completo la experiencia de “peritos” y “prácticos”, pero centralizaron funciones de exploración, planificación y organización del trabajo en obras de mayor envergadura, como el caso de la Carretera Nacional.

Junto con las labores de recaudación, la supervisión del trabajo durante la ejecución de las obras concentró los costos de vigilancia. Durante el periodo colonial, los milicianos comúnmente brindaban servicios de guardia en tiempos de paz. En la era republicana, las leyes crearon el servicio de los militares en la inspección de las cuadrillas u otras tareas de construcción y reparación de caminos. La creación del presidio urbano, compuesto por reos condenados a obras públicas, requirió del resguardo de las cuadrillas a través de superintendentes asignados a los trabajos y de la oficialidad militar. Si bien, los operarios recibían un jornal a cambio de su trabajo, los costos de supervisión en el cumplimiento de contratos crecieron a partir de la década de 1830, cuando ocurrió el despegue de la caficultura y el incremento de la agricultura comercial. Ante la competencia por el reclutamiento de trabajadores tanto para labores agrícolas como para la construcción de caminos, el gobierno central encargó a las municipalidades la colaboración con los superintendentes de obras para el suministro de operarios, así como la vigilancia en el cumplimiento de las obligaciones de los trabajadores. Con respecto a la explotación de recursos materiales, faltan fuentes para conocer la estructura de vigilancia sobre dicho bien colectivo, aunque es posible inferir que los encargados (guardas, porteros, celadores) eran pagados por las mismas corporaciones.

En suma, la estructura institucional analizada se distinguió por el carácter costoso de su funcionamiento. Aunque el Estado asumió una importante porción de los costos de vigilancia (guardas de caminos, alcaides de aduana, militares del presidio) y de obtención de información (pago a exploradores, ingenieros,

contadores y funcionarios de Hacienda), no pueden subestimarse los costos asumidos por otros agentes locales y por particulares, en términos monetarios y de tiempo, en el establecimiento de vínculos con informantes, de negociación con proveedores de materiales y servicios, o en la contratación de operarios. Considérense por ejemplo los costos asumidos por el médico Alexander von Frantzius en el establecimiento de vínculos con otros baquianos a partir de varias exploraciones, quienes le suministrarían la información con la cual diseñó uno de los primeros mapas de la República.

A pesar de los costos asumidos por el Estado y por particulares, la estructura institucional permitió regularizar una serie de comportamientos que facilitaron la cooperación en la reparación y construcción de caminos y puentes. Cuando los vecinos que colonizaron las áreas periféricas del Valle Central disputaron la legalidad del detalle –antes de que este fuera una institución formal– uno de sus principales argumentos era la puntualidad con que cumplían el pago de la contribución itineraria establecida durante las primeras décadas de la época republicana. De la misma forma, el establecimiento y modernización de los controles a la entrada y salida de mercancías durante las primeras décadas de la era republicana beneficiaron la recaudación fiscal en el largo plazo, cuyo reflejo fue una mayor disposición de recursos para invertir en nuevos caminos y puentes. Esta evidencia muestra que la estructura institucional en el largo plazo ayuda a fijar conductas que requieren cada vez menos vigilancia por parte de los agentes del Estado, reduciendo los costos de transacción asociados a dicha función.

Al momento de su Independencia, la mayoría de los territorios bajo el dominio español poseían una precaria red de comunicaciones terrestres. A excepción de las vías que comunicaban los centros productivos y los mayores núcleos urbanos, la red de caminos a lo largo del Imperio español en América carecía de la estabilidad y durabilidad que permitiese vincular diferentes zonas ecológicas con potenciales mercados. Entre las principales razones podrían mencionarse

los exiguos recursos destinados al mantenimiento de la infraestructura y la ausencia de profesionales dedicados a esta tarea –pues acaso era asignado un ingeniero militar en cada capital de virreinato o capitanía con el fin de diseñar y ejecutar obras de infraestructura en general. Las crecientes oportunidades de vinculación a mercados regionales y trasatlánticos durante el siglo XIX estimularon el mejoramiento de las vías de comunicación por parte de diferentes actores sociales y los noveles estados, motivados a la vez por el prospecto del progreso económico. ¿Cómo abordaron otras regiones de la América Hispánica el problema de las comunicaciones terrestres previas a la introducción del ferrocarril?

A excepción de algunos estudios que abordan la relación entre transporte y mercados, así como algunos enfoques que analizan el rol de las vías de comunicación en el ordenamiento del espacio⁵³⁷, pocos trabajos comparten la misma preocupación del presente estudio en torno a otras partes de la región. Uno de los más recientes es el estudio de la historiadora María Sanhueza Benavente, el cual analiza el desarrollo de la red vial entre los ríos Maipo y Mataquito, en el Valle Central chileno, durante el periodo 1790-1860.⁵³⁸ Las similitudes con el presente análisis –el periodo de estudio, así como las instituciones diseñadas para el desarrollo del sistema vial– permiten comparar ambas experiencias.

Los estudios de Hall, Sandner y recientemente León para el caso de Costa Rica, muestran que el abordaje de las vías de comunicación guarda una importante relación con el análisis de los mercados. Los capítulos anteriores mostraron la evolución de las funciones económicas en los asentamientos asociados a la ruta hacia el Pacífico. Durante el periodo 1760-1870, las comunicaciones terrestres

⁵³⁷ Para el caso de México, véase Peter Rees, *Transportes y comercio entre México y Veracruz, 1519-1910* (México D. F.: SepSetentas, 1976); y Lourdes de Ita Rubio (coordinadora), *Organización del espacio en el México colonial: Puertos, ciudades y caminos* (Michoacán: Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo-CONACYT, 2012). El autor agradece al M.A. Jorge León por facilitar ambos estudios.

⁵³⁸ María Carolina Sanhueza Benavente, *Por los caminos del Valle Central de Chile: El sistema vial entre los ríos Maipo y Mataquito (1790-1860)* (Santiago: Ediciones de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, 2018).

estuvieron vinculadas a la dinámica de la colonización agrícola hacia la sección oeste del Valle Central, y del acceso a los mercados regional (tabaco, ganado), doméstico (granos, caña de azúcar) e internacional (café). En el caso de Chile, el eje de las comunicaciones terrestres estuvo dominado por el transporte del cobre y la plata desde el distrito minero del norte hasta el puerto de Valparaíso y entre la ciudad de Santiago y las regiones agrícolas del Valle Central chileno. Asimismo, la vinculación con el mercado internacional, en ambos casos, contribuyó a la elevación de las ciudades portuarias dentro de la jerarquía de los lugares centrales. Así, Valparaíso mantuvo este rango indisputable durante los siglos XVIII y XIX, mientras que el puerto de Puntarenas obtuvo esa posición de forma paulatina frente a otras localidades mejor acondicionadas para la recepción de barcos.

Las crecientes oportunidades económicas que ofrecían estos mercados sirvieron de incentivo a empresarios independientes —productores agrícolas, comerciantes, dueños de minas— para invertir en el mejoramiento de las comunicaciones. El campesinado de la provincia de Costa Rica experimentó un primer contacto con el mercado regional a través del cultivo del tabaco, monopolio que contribuyó al crecimiento de las unidades productivas y a la formación de nuevas fortunas. Posteriormente, la caficultura constituyó la base de la transformación económica, pues dinamizó tanto el sector exportador como la economía no exportadora. La minería permaneció como eje del sector exportador en Chile después de la independencia. Aún con el paulatino agotamiento de los yacimientos de oro y plata, el sector recuperó su vigor a través de la explotación del cobre durante la primera mitad del siglo XIX. En el campo, los productores y procesadores de trigo y otros cereales disfrutaron de un breve auge durante las fiebres del oro de California y Australia durante la década de 1850.⁵³⁹ Los noveles estados también cosecharon los frutos del éxito económico, pues en lugar de fomentar una política de libre comercio, adoptaron una estrategia de

⁵³⁹ Simon Collier, "Chile from Independence to the War of the Pacific," *The Cambridge History of Latin America. From Independence to ca. 1870*, ed. Leslie Bethel (New York: Cambridge University Press 1985), 598-599

maximización del ingreso mediante la imposición de gravámenes a esta actividad, en particular a las importaciones. Con una coyuntura económica favorable, grupos privados, corporaciones y el Estado participaron en el mejoramiento de las vías de comunicación a través de instituciones.

La estabilidad en la transición del poder constituyó un factor fundamental en el desarrollo institucional en ambos casos. El correcto funcionamiento de la estructura institucional depende en gran medida de la continuidad de un régimen político. Chile y Costa Rica tuvieron una serie de procesos comunes que les permitió trazar trayectorias muy similares. Ambos regímenes, en esencia de tipo presidencialista con un sistema electoral fácilmente manipulable, mantuvieron un proceso de transición al poder relativamente pacífico, a pesar de la gran influencia que ejercía el brazo armado. Las confrontaciones civiles fueron la excepción y no la regla: la Guerra de la Liga y la invasión de Quijano en el caso de Costa Rica, y la guerra civil de 1859 en Chile fueron fácilmente aplacadas por los gobiernos de turno. Asimismo, ambos estados mantuvieron su soberanía frente a la intervención externa, y en el caso de Chile con importantes ganancias territoriales que le permitieron fortalecer el modelo económico basado en la explotación de nitratos.⁵⁴⁰

El estudio de Sanhueza examina la respuesta del novel Estado chileno al problema de las vías terrestres heredado del periodo colonial, etapa durante la cual se carecía de la organización estatal y burocrática para la construcción de nuevos caminos, y para llevar a cabo reparaciones con mayor frecuencia. La autora parte de la concepción teórica de que la red de caminos constituye un conjunto organizado de vías que cumplen funciones determinadas (económicas, políticas, defensa militar) que permiten al Estado mantener el control sobre el territorio. La autora argumenta que a partir de la independencia, diversos actores sociales debatieron sobre la importancia de las comunicaciones terrestres en el progreso económico. La discusión entre estos actores recibió la influencia de la economía política europea: la metáfora ricardiana de los caminos como las venas

⁵⁴⁰ Collier, "Chile from Independence," 613.

y arterias del territorio que permiten la fluidez de los bienes⁵⁴¹, y la eliminación de los obstáculos al comercio. El debate también abordó la problemática en torno a la responsabilidad colectiva y particular en la construcción y reparación de caminos y puentes. La opinión entre agricultores, hacendados y comerciantes era que el Estado estaba obligado a proveer las mejoras en infraestructura, y que la construcción de caminos por particulares otorgaba el derecho al control del paso.⁵⁴² El resultado de dicha discusión fue el desarrollo de un “plan sistemático para solucionar el problema caminero.”⁵⁴³ A pesar de la negativa de algunos sectores a involucrarse en la reparación de caminos, el Estado chileno tuvo un importante papel como catalizador en la cooperación de distintos sectores para el mejoramiento de la red vial.

Una de las características del Estado durante la era republicana fue su capacidad para fomentar la cooperación entre distintos sectores sociales. Si durante el dominio español el levantamiento de contribuciones en los vecindarios o el cobro de impuestos a los sectores productivos requerían de autorización por parte de las autoridades superiores –intendencias, las audiencias del reino o del Consejo de Indias– los estados independientes facultaron a distintos actores y organizaciones el cobro de impuestos para ejecutar proyectos de interés público. El Estado chileno autorizó con frecuencia el uso de peajes para reparar caminos y los pontazgos para la construcción de puentes, mecanismos similares al *turnpiking* en Inglaterra.⁵⁴⁴ Asimismo, los gobiernos en Chile recurrieron a la hacienda pública para el financiamiento de las obras de mayor envergadura (puentes y caminos “nacionales”), aunque la autora no especifica si los ingresos provenían de impuestos o gravámenes vinculados al transporte.⁵⁴⁵

⁵⁴¹ Esta metáfora también fue citada por la Sociedad Económica Itineraria en su primer manifiesto, refiriendo al estudio de John Ramsay McCulloch denominado *A Dictionary, Practical, Theoretical and Historical of Commerce and Commercial Navigation*. Véase ANCR Fomento 1760. Documento sin número de folio.

⁵⁴² Sanhueza Benavente, Por los caminos del Valle Central, 38.

⁵⁴³ Ibid, 101.

⁵⁴⁴ Ibid, 95

⁵⁴⁵ Ibid, 125-130.

Si bien la autora resalta el rol del Estado en el fomento a la cooperación, también sugiere formas de participación voluntaria en la construcción y reparación de vías. Durante el periodo colonial, oficiales y eclesiásticos solicitaban autorización a la Corona en nombre de su vecindario o jurisdicción para reunir a los vecinos en la composición de las veredas necesarias para su tránsito, ofreciendo incluso sus propios recursos y peones para ejecutar los trabajos. Sanhueza también refiere a la invocación en el año 1805 de la sextaferia por parte de un residente de la ciudad de Santiago, mecanismo utilizado en la península ibérica para invocar la cooperación del vecindario en la reparación de caminos vecinales una vez a la semana.⁵⁴⁶ La Sociedad Nacional de Agricultura (1838), organización que reunía a hacendados y comerciantes con el fin de promover el fomento y la modernización de ese ramo, también intervino en el mejoramiento de los caminos. De una forma notablemente similar a la labor de la Sociedad Económica Itineraria, la Sociedad Nacional de Agricultura atrajo la cooperación de sus miembros para la exploración de rutas y la discusión de formas para el financiamiento de las obras.⁵⁴⁷

De forma similar a otras zonas mineras de la América Hispánica, las comunicaciones terrestres poseían un carácter estratégico en la capitanía general de Chile. Así, las autoridades imperiales asignaron oficiales encargados de la construcción y reparación de caminos y puentes a los centros mineros. La capitanía contaba con un ingeniero militar, mientras que a nivel regional las obras eran examinadas por inspectores de obras públicas, mientras que los subdelegados en las intendencias tenían la facultad de organizar a los vecindarios en la reparación de los caminos locales.⁵⁴⁸ Durante la era republicana, las autoridades continuaron asignando las funciones de planificación y ejecución de obras a profesionales en ingeniería. Así, en 1828 el gobierno designó a un ingeniero militar español como director general de puentes y

⁵⁴⁶ Ibid, 87-88.

⁵⁴⁷ Ibid, 97-98

⁵⁴⁸ Ibid, 89.

caminos, y en 1838 creó el cargo de Director General de Obras públicas, el cual debía poseer “buenos conocimientos en todos los ramos de arquitectura.”⁵⁴⁹

Con estos antecedentes, el Estado chileno sistematizó el proceso de construcción de caminos por medio de la Ley de Caminos de 1842, cuya ejecución estaría en manos del Poder Ejecutivo. La normativa creó el Cuerpo de Ingenieros Civiles –integrado por siete ingenieros nombrados por dicho poder– cuya función consistía en llevar a cabo las obras a sugerencia de las juntas provinciales de caminos. Estas juntas estarían conformadas por el intendente de provincia, el alcalde de la capital provincial y un agrimensor residente, cuya función –entre otras no especificadas– consistía en obtener información sobre el estado de las vías. El Cuerpo establecía comisiones para la exploración y diseño de las rutas, así como para la planificación y recolección de recursos. Falta información que permita comprender el modo en que organizaban la recolección y transporte de materiales –arena, piedra, ripio, cal– y el sistema de reclutamiento de operarios. De manera similar al caso de Costa Rica, las autoridades disponían del presidio para la ejecución de las obras⁵⁵⁰, si bien no parecía garantizársele ciertas condiciones a los reos, tales como alimento, herramientas y refugio.

En síntesis, ambos casos heredaron del periodo colonial vías de comunicación precarias y una estructura institucional embrionaria que permitiese canalizar la cooperación de diferentes actores sociales y la modernización del proceso de construcción y reparación de caminos y puentes. La convergencia entre un sistema hacendario y el ejercicio del monopolio sobre el uso de la fuerza facilitó que los noveles estados obtuviesen los recursos pecuniarios y humanos necesarios para la ejecución de las obras. A pesar de la ventaja que representaba la presencia de ingenieros militares asignados al mantenimiento de la infraestructura en el caso de Chile, la modernización de los métodos para registrar el espacio físico y de las técnicas de construcción ocurrió bajo la influencia de inmigrantes europeos, muchos de ellos entrenados en los métodos

⁵⁴⁹ Ibid, 93.

⁵⁵⁰ Ibid, 88.

de la ingeniería civil y la cartografía, también apoyados por naturalistas, botánicos y médicos interesados en la exploración geográfica. La aseveración anterior también aplica al caso de Costa Rica, cuyos primeros ingenieros generalmente fueron inmigrantes ingleses y alemanes.

En términos de eficiencia, los actores sociales –empresarios, corporaciones, Estado– priorizaron la ampliación y mejoramiento de los caminos y puentes con alguna importancia política estratégica (defensa de fronteras, control sobre el espacio) y que garantizaban un rápido acceso a mercados externos. Aunque estas vías fueron construidas para el transporte de mayores volúmenes de carga, las deficiencias en términos de tiempo y distancia persistieron en muchos casos, así como los peligros (ríos, derrumbes, bandidos) que ofrecían algunas rutas a transportistas, cargas y bestias. El desarrollo de una red vial que conectase los mayores núcleos de población con las zonas rurales periféricas, y que permitiese la articulación de un mercado interno ocurrió durante la primera mitad del siglo XX con la imbricación entre caminos vecinales, caminos nacionales y la red ferrocarrilera iniciada durante el siglo anterior.

La Historia Económica de Costa Rica condicionó el desarrollo del capitalismo de base agraria a la formación del Estado costarricense a partir de su independencia. Una serie de estudios atribuyeron al Estado en Costa Rica la introducción de innovaciones al sistema económico, tales como la privatización de la tierra, el levantamiento de las restricciones al comercio o la acuñación de moneda para el desarrollo de las transacciones económicas. Si bien dichos procesos ocurrieron durante la era republicana, el desarrollo del capitalismo de base agraria fue la confluencia entre el proceso de expansión del comercio trasatlántico, y una serie de instituciones que facilitaron la colonización de la sección occidental del Valle Central, ambos procesos iniciados en la segunda mitad del siglo XVIII. La confusión posiblemente deriva de la ausencia de una

distinción entre instituciones y el rol del Estado en su aplicación, lo cual requiere de una mayor reflexión en torno a estos conceptos.

El paulatino mejoramiento de la red de caminos hacia la vertiente pacífica de Costa Rica durante el periodo 1760-1870 contribuyó al despegue de la actividad comercial y la expansión de la caficultura. Durante el mismo periodo, los actores sociales interesados en la agilización del transporte desarrollaron instituciones con el objeto de sistematizar la construcción y reparación de los distintos caminos y puentes, esenciales para el comercio. Los recursos pecuniarios para ejecutar las obras fueron producto de la cooperación de distintos actores –voluntaria y forzosa– desarrollada por medio de normas formales e informales. Comunidades, corporaciones y autoridades organizaron el conocimiento y la información sobre los medios para subsidiar las obras, del entorno geográfico, y las habilidades técnicas para la construcción de caminos y puentes. Asimismo, dichos actores establecieron mecanismos sobre el suministro de materiales y trabajo para la ejecución de las obras. Este desarrollo institucional fue el resultado de la persistencia y transformación de reglas antiguas, así como de la integración de nuevas normas a lo largo del periodo.

El Estado aplicó e hizo cumplir dichas reglas –escritas y sin codificar,– e impuso sanciones y costos a los infractores. El Estado, entonces, ejecutó estas funciones en nombre del colectivo, fuese a través del gobernador y sus tenientes, de las corporaciones municipales durante el periodo constitucional gaditano, o del gobierno republicano a partir de la Independencia. En consecuencia, una distinción respecto a la naturaleza del Estado es necesaria para continuar con esta explicación. Las funciones de aplicar, hacer cumplir y castigar no fueron exclusivas del Estado nacional, como frecuentemente defiende la historiografía. Sin bien, los relatos que utilizan la fórmula “formación del Estado” o “construcción del Estado” buscan particularizar el desarrollo del fenómeno institucional en Costa Rica, al mismo tiempo obscurecen la complejidad del proceso de evolución institucional, el cual va más allá de la simple codificación de la ley y del uso del monopolio de la fuerza para asegurar su cumplimiento. Al respecto, la

comparación entre la evidencia analizada y el caso de Chile, sugiere que conjuntos de reglas similares fueron empleados en otras latitudes, lo cual desafía la noción del Estado y las instituciones como fenómenos de carácter nacional originados a partir de la Independencia.

La evolución institucional que facilitó la colonización agrícola y la agilización del transporte durante el periodo 1760-1870, fue el resultado de las transformaciones en un conjunto imbricado de instituciones locales, como el detalle o la contribución de caminos colonial, e incluso globales –el caso de los monopolios estatales y los peajes. Ello implicó el análisis de procesos que trascienden la periodización tradicional, y que involucran actores sociales que participan en dinámicas aún no exploradas por la historiografía. En ese sentido, el análisis del impacto que tuvieron distintas formas de cooperación para el mejoramiento del transporte, algunas cuyos orígenes datan del periodo colonial, contribuye a la comprensión del desarrollo del capitalismo de base agraria y de la historia económica de Costa Rica.

La teoría de la acción colectiva y los bienes públicos contribuyó al análisis institucional de la construcción de caminos y puentes durante el periodo 1760-1870. La presencia de las conductas ya enumeradas matiza el principio clásico de la organización espontánea frente a intereses comunes. El manejo de bienes públicos precisa de un marco institucional que asegure la cooperación de sus miembros, precisamente porque los actores sociales poseen distintas percepciones sobre los incentivos, las estrategias y las ganancias de una situación particular. Arrieros, comerciantes y la Factoría de Tabacos durante el periodo colonial tenían elevados incentivos para proporcionar mantenimiento al Camino Real, al mismo tiempo que algunos vecindarios rehusaban cooperar sin el compromiso de los otros. Asimismo, la caficultura constituyó tal incentivo a la construcción de la Carretera Nacional, que estimuló la formación de la Sociedad Económica Itineraria en 1843, basada en el principio de cooperación voluntaria, y al mismo tiempo requirió la modernización de la recaudación tributaria del

impuesto a la exportación alrededor de la misma época como forma de cooperación forzosa.

El empleo de la teoría de la elección racional expuso la complejidad de la dinámica institucional en la construcción de caminos y puentes. Desde esta perspectiva, el análisis de las instituciones requirió de una reflexión en torno al mismo carácter de las reglas. En primer lugar, el análisis motivó el reconocimiento de la importancia que tienen tanto las reglas formales, usualmente codificadas, como las normas informales. Dada la inexistencia de una codificación de leyes y reglamentos durante gran parte del periodo colonial, el análisis descansó sobre la revisión exhaustiva de fuentes documentales –informes, actas de cabildo, correspondencia de autoridades y memoriales de particulares– en busca de las reglas que organizaban el intercambio regular entre distintos actores sociales. Aún durante el periodo posterior a la independencia, muchas comunidades dependían de códigos de comportamiento local, recopilados décadas más tarde en la colección de leyes y decretos. En segundo lugar, el estudio conllevó al examen pormenorizado de la interacción humana como base del análisis institucional. Los actores sociales analizados mostraron distintos códigos de comportamiento –colaboración, obediencia y apego a las reglas, oportunismo– ante la exigencia de construir caminos y puentes. Estas conductas están relacionadas directamente con las motivaciones de dichos actores, tales como sus percepciones sobre las ganancias y pérdidas en un intercambio, o por sistemas de valores y creencias. El desconocimiento mutuo sobre el comportamiento de estos actores determinó en última instancia la recurrencia a instituciones con el fin de uniformar las conductas de los mismos, y así asegurar la cooperación en el desarrollo de las obras.

El enfoque construido alrededor de la capacidad coercitiva del Estado, esgrimido por la historiografía costarricense, supone que tanto el poder efectivo como el simbólico del mismo son suficientes para hacer cumplir los sistemas de reglas, y de esta manera encauzar las acciones de los actores sociales hacia metas comunes. Desde esta perspectiva, la capacidad de ejercer la coerción del

maestro, del jefe de policía, de los médicos e higienistas, del párroco local o del alcalde, es el único mecanismo de control social. En contraste, el enfoque de costos de transacción permite la observación del gran lienzo: el ejercicio de la coerción por agentes del Estado, el suministro de información entre grupos de actores sobre el comportamiento de sus miembros, los medios de negociación entre agentes del Estado y otros actores sociales, y los sistemas de valores y conductas morales, constituyen variables que explican con mayor detalle el funcionamiento institucional. Consecuentemente, la exploración de diversas fuentes documentales a través de categorías que consideren tanto las relaciones de subordinación a la autoridad como los procesos de negociación, coordinación y vigilancia mutua entre los actores sociales dentro de una estructura institucional, constituye la base para una reinterpretación del desarrollo institucional y el papel del Estado en Costa Rica.

FUENTES DOCUMENTALES

I. Fuentes documentales inéditas

Serie Álbum de Figueroa

Álbum de Figueroa, Tomo I

Serie Colonial Cartago

633 (1775), 680 (1777), 862 (1785), 871 (1790-1798), 1044 (1813), 1095 (1798)

Serie Colonial Guatemala

808 (1802), 929 (1810), 964 (1813)

Serie Complementario Colonial

858 (1789), 1295 (1798), 1326 (1798), 1328 (1798), 1419 (1801), 1420 (1801), 1855 (1807), 2470 (1813), 2930 (1781), 3403 (1808), 3473 (1815), 3499 (1806), 3504 (1820), 4179 (1798), 5754 (1778).

Serie Congreso

138 (1825), 442 (1826), 476 (1826), 576 (1827), 582 (1827), 827 (1829), 2534 (1836), 4974 (1845), 5238 (1851), 5271 (1850), 5277 (1850), 6701 (1859), 7018 (1860), 7883 (1851), 7914 (1852), 8142 (1840), 9274 (1868).

Serie Contencioso Administrativo

7782 (1892).

Serie Federal

301 (1834).

Serie Fomento

183 (1870), 1150 (1878), 1757 (1844), 1760 (1844), 1761 (1844), 1771 (1839), 1857 (1863), 3670 (1844), 4465 (1846)

Serie Gobernación

3852 (1855), 4634 (1858), 4910 (1875), 8338 (1857), 8706 (1789), 8820 (1874), 13230 (1825), 13495 (1833), 23281 (1894), 23670 (1836), 24500 (1836), 31464 (1845), 32005 (1861), 33159 (1846), 39958 (1867)

Serie Hacienda

6333 (1852), 6617 (1829), 7502 (1827), 9998 (1839), 10540 (1854), 14106 (1837).

Serie Mapas y planos

44028 (1836).

Serie Mortuales coloniales

Alajuela 2146 (1814).

Serie Mortuales Independientes

Cartago, 1154.

Serie Municipal

67 (1821), 276 (1839), 284 (1839), 336 (1802-1803), 322 (1830), 325 (1830), 351 (1828), 371 (1829), 393 (1828-1830), 395 (1827), 426 (1837), 439 (1813), 442 (1803), 451 (1812), 452 (1813), 453 (1813), 470 (1850), 473 (1837), 474 (1828), 485 (1821), 486 (1821), 501 (1834), 531 (1834), 543 (1836), 617 (1846), 12312 (1877), 13343 (1835), 4639 (1867)

Serie Policía

4666 (1866), 4835 (1867), 4865 (1876), 4866 (1876), 5168 (1872), 5658 (1874)

Serie Protocolos Lara y Chamorro

354 (1852)

II. Fuentes impresas

Academia de Geografía e Historia de Costa Rica. *Documentos históricos: edición en ocasión del 50 aniversario*. San José: Imprenta Nacional, 1991.

Archivo Nacional de Costa Rica. "Información de méritos y servicios del Ingeniero en Jefe Coronel de los Reales Ejércitos don Luis Díez Navarro. Años de 1763 y 1764", *Revista del Archivo Nacional* II, no. 11-12 (setiembre-octubre, 1938): 583-596.

Archivo Nacional de Costa Rica. "Expediente sobre el descubrimiento de la vereda a Sarapiquí y río navegable a la ensenada de San Juan, su reconocimiento por el Gobierno y demás efectos subsiguientes." *Revista del Archivo Nacional* IV, no. 5-6 (mayo-junio, 1940): 285-298

Archivo Nacional de Costa Rica. "Actas del Ayuntamiento de Cartago (1821)." *Revista del Archivo Nacional* XV, no. 7-9 (julio-setiembre, 1951): 182-265.

Archivo Nacional de Costa Rica, "Actas de la Junta Directora de la Sociedad Itineraria. Años 1847-1848." *Revista del Archivo Nacional* 31, no. 1-12 (enero-diciembre, 1967): 181-265.

Asamblea Nacional Constituyente de la República Federal de Centro América. *Constitución de la República Federal de Centro-América dada por la Asamblea Nacional Constituyente en 22 de noviembre de 1824*. Guatemala: Sin pie de imprenta, 1825.

Bülow, Alexander von. *Informe sobre el camino y la navegación del río "San Carlos."* San José: Imprenta de la Paz, 1854.

Cooper, Henry. *Informe sobre el camino a Matina y la costa del norte*. San José: Tipografía Nacional, 2ª edición, 1896.

Comisión Nacional de Conmemoraciones Históricas. *Mentor Costarricense*. San José: Oficina de Publicaciones de la Universidad de Costa Rica, 1978.

Esgueva Gómez, Antonio. *Las fronteras de Nicaragua y Costa Rica en los documentos históricos*. Managua: IHNCA-UCA, 2007.

Estado Libre de Costa Rica. *Colección de los decretos y órdenes que ha expedido la Legislatura desde el día 6 del mes de septiembre de 1824 hasta el 29 de diciembre de 1826*. San José: Imprentas de la Paz y de la Libertad, Tomo I, 1832.

Fernández Guardia, Ricardo. *Colección de documentos para la Historia de Costa Rica recogidos por el Lic. D. León Fernández*. Barcelona: Imprenta Viuda de Luis Tasso, Tomo X, 1907.

Fernández, Guardia Ricardo. *Costa Rica en el siglo XIX. Antología de viajeros*. San José: Editorial Universitaria Centroamericana, 1970.

Fernández, León. *Colección de documentos para la historia de Costa Rica. Asentamientos, hacienda y gobierno*. San José: Editorial Costa Rica, Volumen 3, 1976.

Frantzius, Alexander von. *La ribera derecha del río San Juan (una parte casi desconocida de Costa Rica)*. San José: Tipografía Nacional, traducción de Pablo Bioley, 1893.

Galindo, Juan. "Sketch of the state of Costarrica in Central America", *Journal of the Royal Geographical Society of London* 6 (1836): 119-35.

Gobierno de la Monarquía Española. *Constitución Política de la Monarquía Española*. Madrid: Sin pie de Imprenta, 1822.

González Víquez Cleto, "Historia del régimen y legislación municipal de Costa Rica en el siglo XIX". *Revista de Costa Rica* 10-11, año III (junio-julio, 1922), 260-272.

González Víquez Cleto, "Historia del régimen y legislación municipal de Costa Rica en el siglo XIX". *Revista de Costa Rica* 12, año III (agosto, 1922), 285-299.

González Víquez Cleto, "Historia del régimen y legislación municipal de Costa Rica en el siglo XIX". *Revista de Costa Rica* 1, año IV (enero, 1923), 1-8.

González Víquez Cleto, "Historia del régimen y legislación municipal de Costa Rica en el siglo XIX". *Revista de Costa Rica* 2, año IV (febrero, 1923), 17-20.

González Víquez Cleto, "Historia del régimen y legislación municipal de Costa Rica en el siglo XIX". *Revista de Costa Rica* 3, año IV (marzo, 1923), 41-46.

González Víquez Cleto, "Historia del régimen y legislación municipal de Costa Rica en el siglo XIX". *Revista de Costa Rica* 4, año IV (abril, 1923), 56-65.

González Víquez, Cleto. *El puerto de Puntarenas (algo de su historia)*. San José: Imprenta Gutenberg, 1933.

González Víquez, Cleto. *San José y sus comienzos: documentos fundamentales*. San José: Comisión Nacional de Conmemoraciones Históricas, 1987.

González, Luis Felipe. *Origen y desarrollo de las poblaciones de Heredia, San José y Alajuela durante el régimen colonial*. San José: Imprenta La Tribuna, 1943.

Iglesias, Francisco María. *Documentos relativos a la independencia. Actas de los Ayuntamientos desde fines de 1821 hasta diciembre de 1823* (San José: Tipografía Nacional Tomo I, 1899).

Iglesias, Francisco María. *Documentos relativos a la independencia. Actas de la Junta Gubernativa y del Primer Congreso Constituyente-25 de octubre de 1821 al 29 de marzo de 1823*. San José: Tipografía Nacional Tomo II, 1900.

Iglesias, Francisco María. *Documentos relativos a la Independencia. Actas de la Asamblea Provincial y de la Junta Gubernativa – 1823 y 1824*. San José: Tipografía Nacional, Tomo III, 1902.

Morel de Santa Cruz, Pedro. *Costa Rica en 1751. Informe de una visita*. San José: Convento La Dolorosa, editado por Fray Vénor M. Rojas, 1994.

Obregón Quesada, Clotilde. *Las Constituciones de Costa Rica*. San José: Editorial de la Universidad de Costa Rica, Volumen III, 2007.

Pérez de Soto, Antonio. *Recopilación de Leyes de los Reynos de las Indias*. Madrid: SPI, Tomo segundo, tercera edición, 1774.

República de Costa Rica. *Colección de las leyes y decretos expedidos por los supremos poderes Legislativo, Conservador y Ejecutivo de Costa – Rica, en los años de 1831 y 1832*. San José: Imprenta de la Paz, Tomo III, 1856.

República de Costa Rica. *Informe del Ministro de Hacienda y Guerra*. San José: Imprenta Nacional, 1856.

República de Costa Rica. *Colección de las leyes, decretos y órdenes expedidos por los Supremos Poderes Legislativo y Ejecutivo de Costa-Rica en los años de 1833, 1834, 1835 y 1836*. San José: Imprenta de la Paz, tomo IV, 1858.

República de Costa Rica. *Colección de las leyes y decretos expedidos por los supremos poderes Legislativo, Conservador y Ejecutivo de Costa – Rica, en los años de 1837 y 1838*. San José: Imprenta de la Paz, Tomo V, 1859.

República de Costa Rica. *Colección de las leyes y decretos expedidos por los supremos poderes Legislativo, Conservador y Ejecutivo de Costa – Rica, en los años de 1839 y 1840*. San José: Imprenta de la Paz, Tomo VI, 1860.

República de Costa Rica. *Colección de las leyes, decretos y órdenes expedidos por los Supremos Poderes Legislativo, Conservador y Ejecutivo de*

Costa-Rica en los años de 1841 y 1842. San José: Imprenta de la Paz, tomo VII, 1861.

República de Costa Rica. *Colección de las leyes, decretos y órdenes expedidos por los Supremos Poderes Legislativo y Ejecutivo de Costa-Rica en los años de 1845 y 1846*. San José: Imprenta de la Paz, Tomo IX, 1862.

República de Costa Rica. *Colección de las leyes, decretos y órdenes expedidos por los Supremos Poderes Legislativo y Ejecutivo de Costa-Rica en los años de 1847 y 1848*. San José: Imprenta de la Paz, tomo X, 1863.

República de Costa Rica. *Colección de las leyes, decretos y órdenes expedidos por los Supremos Poderes Legislativo y Ejecutivo de Costa-Rica en los años de 1849 y 1850*. San José: Imprenta de la Paz, tomo XI, 1865.

República de Costa Rica. *Colección de leyes del año 1866*. San José: Imprenta Nacional, 1866.

República de Costa Rica. *Colección de las leyes, decretos y órdenes expedidos por los Supremos Poderes Legislativo y Ejecutivo de Costa-Rica en los años de 1851, 1852 y 1853*. San José: Imprenta de la Paz, tomo XII, 1868.

República de Costa Rica. *Colección de leyes del año 1869*. San José: Imprenta Nacional, 1869.

República de Costa Rica. *Colección de las leyes, decretos y órdenes expedidos por los Supremos Poderes Legislativo y Ejecutivo de Costa-Rica en los años de 1854 y 1855*. San José: Imprenta de la Paz, tomo XIII, 1871.

República de Costa Rica. *Colección de las leyes, decretos y órdenes expedidos por los Supremos Poderes Legislativo y Ejecutivo de Costa-Rica, en los años de 1861 y 1862*. San José: Imprenta de la Paz, tomo XVII, 1872.

República de Costa Rica. *Colección de las leyes, decretos y órdenes expedidos por los Supremos Poderes Legislativo y Ejecutivo de Costa-Rica en los años de 1863 y 1864*. San José: Imprenta de la Paz, tomo XVIII, 1872.

República de Costa Rica. *Colección de las leyes, decretos y órdenes expedidos por los Supremos Poderes Legislativo y Ejecutivo de Costa-Rica en los años de 1867 y 1868*. San José: Imprenta de la Paz, tomo XVII, 1874.

República de Costa Rica. *Colección de los decretos y órdenes que ha expedido la Legislatura del Estado, desde el día 1° de marzo de 1827, hasta el 20 de diciembre de 1830*. San José: Imprenta Nacional, II edición, 1886.

República de Costa Rica. *Colección de las leyes y decretos emitidos en el año 1898*. San José: Tipografía Nacional, 1898.

República de Costa Rica. *Colección de las disposiciones legislativas y administrativas emitidas en el año 1884*. San José: Imprenta Nacional, sin fecha de publicación.

Salvá, Vicente. *Nuevo diccionario de la lengua castellana: que comprende la última edición íntegra, muy rectificada y mejorada, del publicado por la Academia Española y unas veinte y seis mil voces, acepciones, frases y locuciones , entre ellas muchas americanas añadidas*. París: Librería de Don Vicente Salvá, 1847.

Sin autor, "Crónica: Centenario de la Dirección General de Obras Públicas", *Anales del Instituto de Ingenieros de Chile* 12, año XXXVIII (1983), 666.

Zeledón Cartín, Elías. *El nacimiento de la ciudad de Puntarenas*. San José: Editorial de la Universidad estatal a Distancia, 2017.

Boletín Oficial, 123, 25 de agosto de 1855.

Boletín Oficial, 115, 28 de julio de 1855.

El Costarricense, 29, 29 de mayo de 1847.

El Costarricense, 93, 21 de octubre de 1848.

El Costarricense, 99, 28 de octubre de 1848.

Gaceta Oficial, 274, 9 de julio de 1864.

Morning Chronicle, Jueves 19 de enero.

Frances Meagher, Thomas. "Holidays in Costa Rica, I. Puntarenas to San José."
Harper's Monthly Magazine, diciembre de 1858.

III. Fuentes electrónicas

Fernández Molina, José Antonio. “Base de datos sobre nombramientos del Poder Ejecutivo (1822-1860)”, inédita.

Galindo, Juan. “Sketch of the state of Costarrica in Central America” Disponible en <https://maps.princeton.edu/catalog/princeton-vq27zq916>

Biblioteca Nacional de Costa Rica. Biblioteca Digital, Fotografías de Costa Rica de Otto Siemon. Disponible en <http://www.sinabi.go.cr/biblioteca%20digital/fotos/fotografias%20de%20otto%20siemon.aspx#.X0XQwjVMHIU>

Frantzius, Alexander von. *Originalkarte von Costarica / von A. von Frantzius enthaltend die Resultate der neuesten Aufnahmen & Beobachtungen von Valentini (and others)* Redirigit von A. Petermann. Gotha : Justus Perthes, 1869. Disponible en <https://catalog.loc.gov/vwebv/search?searchCode=LCCN&searchArg=gm%2070000419&searchType=1&permalink=y>

Montes de Oca, Faustino. *Map of the Republic of Costa Rica*. Philadelphia, Wm. M. Bradley & Company, 1889. Disponible en <https://www.wdl.org/es/item/11319/>

BIBLIOGRAFÍA

Academia de Geografía e Historia de Costa Rica. *La Constitución de Cádiz y Florencio Del Castillo: Legado de una época*. San José: Editorial de la Universidad Estatal a Distancia, 2011.

Agüero García Javier, “En busca de nuevas tierras: la colonización de una zona de frontera agrícola en el Valle de los Santos, 1870-1927.” Tesis de Maestría en Historia, Universidad de Costa Rica, 2002.

Bulgarelli, Óscar Aguilar et al. *La esclavitud negra en Costa Rica. Origen de la oligarquía económica y política Nacional*. San José: Progreso, 1997.

Albarracín, Priscila y Araya, Carlos. *Historia del régimen municipal en Costa Rica*. San José: Editorial de la Universidad Estatal a Distancia e Instituto de Fomento y Asesoría Municipal, 1986.

Alvarenga, Patricia. “Campesinos y comerciantes en la transición hacia el capitalismo. Un estudio microeconómico de la región de Heredia, 1785-1850” Tesis de Maestría, Universidad de Costa Rica, 1986.

Alvarenga, Patricia. “Comunidades y agentes del estado en la construcción de formas cotidianas de negociación. Costa Rica, 1850-1914.” *Revista de Historia*, no. 49-50 (Enero-Diciembre, 2004): 13-57.

Amador Victoria “El Camino de Mulas en Costa Rica y Panamá,” *Revista geográfica de América Central* 1, no. 7-8 (1978): 75-94.

Amador, Victoria. “Camino de mulas.” *Revista de Costa Rica*, no. 11 (1976): 39-58.

Araya Pochet, Carlos. “La minería en Costa Rica: 1821-1843.” *Revista de Historia*, no. 2 (1976): 85-125.

Ávila, Ólger. “La Sociedad Económica Itineraria de Costa Rica 1843 – 1854.” Tesis de Licenciatura en Historia, Universidad de Costa Rica, 1971.

Bagwell, Philip S. *The Transport Revolution 1770-1985*. Londres: Routledge, 2003.

Barcos, María Fernanda, et al (directora), *Tierra, agua y monte. Estudios sobre derechos de propiedad en América, Europa y África (siglos XIX y XX)*. Buenos Aires, Editorial Teseo, 2017.

Barzel, Yoram. *A Theory of the State. Economic Rights, Legal Rights and the Scope of the State*. Cambridge: Cambridge University Press, 2002.

Bethel, Leslie (editor). *The Cambridge History of Latin America. From Independence to ca. 1870*. New York: Cambridge University Press, 1985.

Bergoeing Jean Pierre Guido, et al. *La cartografía en la geografía*. Cartago: Editorial Tecnológica de Costa Rica, 2012.

Bogart, Dan. "Turnpike trusts and the transportation revolution in 18th century England." *Explorations in Economic History* 42, no. 4 (2005): 479-508

Bogart, Dan. "Did Turnpike Trusts Increase Transportation Investment in Eighteenth-Century England?" *The Journal of Economic History* 65, no. 2 (Junio, 2005): 439-468.

Bogart, Dan. "Neighbors, networks, and the development of transport systems: Explaining the diffusion of turnpike trusts in eighteenth-century England", *Journal of Urban Economics* 61 (2007): 238-262.

Bolaños, Margarita. "La lucha de los pueblos indígenas del Valle Central por su tierra comunal. Siglo XIX." Tesis de Maestría en Historia, Universidad de Costa Rica, 1986.

Boza Villarreal, Alejandra et al. *De colonia a república: economía, política e Iglesia en Costa Rica (siglos XVIII-XIX)* San José: Fundación Museos del Banco Central de Costa Rica, 2017.

Brenes Castillo María Eugenia. "Matina, bastión del contrabando en Costa Rica." *Anuario de Estudios Centroamericanos* 4 (1978): 393-450.

Bulmer-Thomas, Víctor. *La historia económica de América Latina desde la Independencia*. México D. F.: Fondo de Cultura Económica, 2010.

Castellón Osegueda, José Ricardo. "La responsabilidad caminera en El Salvador después de la Federación." *Boletín AFEHC*, no. 64 (marzo, 2005). Disponible en: http://afehc-historia-centroamericana.org/index.php?action=fi_aff&id=3937.

Churnside, Roger. *Aspectos económicos e hipótesis relacionados con la carreta costarricense (1846-1910)*. San José: Instituto de Investigaciones en Ciencias Económicas, 1979.

Churnside, Roger. *La formación de la fuerza laboral en Costa Rica*. San José, Editorial Costa Rica, 1985.

Coase, Ronald H. "The Nature of the Firm", *Economica* 4, no.16 (Noviembre, 1937), 386-405.

Corella, Ovares Esteban. "El ejército en Costa Rica: Organización de las fuerzas armadas, sistema de reclutamiento y la construcción del Estado, 1812-1870." Tesis de Maestría en Historia, Universidad de Costa Rica, 2013.

D'Alolio Sánchez, Ileana. "El estanco de aguardiente en Costa Rica: formación de Estado y política fiscal (1821-1837)." *Revista de Historia*, no. 69 (enero-junio 2014): 75-98.

De Moor, Tine. "The Silent Revolution: A New Perspective on the Emergence of Commons, Guilds, and Other Forms of Corporate Collective Action in Western Europe." *International Review of Social History* 53, Supplement (2008): 179-212.

De Moor, Tine. *The Dilemma of Commoners. Understanding the Use of Common-Pool Resources in Long-Term Perspective*. New York: Cambridge University Press, 2015.

Díaz, David y Ronny Viales. *Independencias, estados y política(s) en la Centroamérica del siglo XIX. Las huellas históricas del Bicentenario*. San José: Centro de Investigaciones Históricas de América Central, 2010.

Díaz, David et al. *La historiografía costarricense en la primera década del siglo XXI: Tendencias, avances e innovaciones*. San José: Editorial de la Universidad de Costa Rica, 2014.

Durán Barrantes, Norman Dimas. "Evolución de los sistemas productivos y relaciones de poder entre los agentes sociales que conforman la cadena productiva de la caña de azúcar en el distrito de El General, Pérez Zeledón, 1950-2000." Tesis de Maestría en Historia Aplicada, Universidad Nacional, 2006.

Dym, Jordana. *From Sovereign Villages to Nation States: city, state and federation in Central America, 1759-1839*. New Mexico: University of New Mexico Press, 2006.

Eakin, Marshall C. "The Origins of Modern Science in Costa Rica: The Instituto Físico-Geográfico Nacional, 1887-1904." *Latin American Research Review* 34, no. 1 (1999): 123-150.

Engerman, Stanley L. y Robert E. Gallman. *Long-Term Factors in American Economic Growth*. Chicago: The University of Chicago Press, 1992).

Fallas Santana, Carmen María. *Elite, negocios y política en Costa Rica, 1849-1859*. Alajuela: Museo Histórico Cultural Juan Santamaría, 2004.

Fernández Guardia, Ricardo. *La cartilla histórica de Costa Rica*. San José: Editorial de la Universidad Estatal a Distancia, 2011.

Fernández Hernández, Bernabé. "Carta del presidente de la Real Audiencia de Guatemala, Carlos de Urrutia, al superintendente de Belice. Guatemala, 21 de julio de 1819." *Boletín AFEHC*, no. 70, publicado el 04 septiembre 2016. http://afehc-historia-centroamericana.org/index.php?action=fi_aff&id=4387

Fernández, José Antonio. "La recua y la vela: los vínculos comerciales de la provincia de Costa Rica", (Heredia: Universidad Nacional, Avance de investigación del proyecto "Circulación y relaciones sociales: los comerciantes costarricense en el siglo XVIII" (#856056), 4-13.

Fernández Molina, José Antonio. *Pintando el mundo de azul. El auge añilero y el mercado centroamericano (1750 - 1810)*. San Salvador: CONCULTURA, 2003.

Fernández, José Antonio. "Los ejércitos expedicionarios costarricenses en la Campaña nacional: campesinos-milicianos ante la disyuntiva entre la obediencia y el grano de oro." *Mesoamérica* n° 53, enero diciembre 2011, 74-105.

Fernández, José Antonio. "El funcionariado en Costa Rica durante el siglo XIX." Ponencia presentada en el XII Congreso Centroamericano de Historia, San Salvador, 2014.

Fernández Molina, José Antonio. "Los treinta y un meses. Contextos y procesos en la agregación del partido de Nicoya a Costa Rica." *Revista del Archivo Nacional* LXXIX, no. 1-12 (2015), 133-172.

Fischel, Astrid. *Consenso y represión. Un estudio socio-político de la educación costarricense*. San José: Editorial Costa Rica, 1990.

Florescano, Enrique et. al. *La clase obrera en la historia de México*. México D. F.: Siglo XXI Editores, 1980.

Fonseca Elizabeth, Alvarenga Patricia y Solórzano Juan Carlos. *Costa Rica en el siglo XVIII*. San José: Editorial de la Universidad de Costa Rica, 2003.

Fontana i Lázaro, Josep. “Los estudios comparativos de hacienda y su importancia para la comprensión de la formación del Estado en Hispanoamérica en el siglo XIX.” *Revista de Historia*, no. 69 (enero-junio 2014): 7-11.

Furubotn, Eirick G. y Richter, Rudolph. *Institutions and Economic Theory: The Contribution of the New Institutional Economics*. Michigan: University of Michigan Press, 2ª edición, 2005.

Galbraith, John Kenneth. *La sociedad opulenta*. Barcelona: Austral, 2012.

Gallini, Stefania. *Una historia ambiental del café en Guatemala. La Costa Cuca entre 1830 y 1902*. Guatemala, Editores Siglo Veintiuno, 2009).

Gerhold, Dorian. *Road Transport Before the Railways: Russell's London Flying Wagons*. Cambridge: Cambridge University Press, 1993

Gil Zúñiga, José Daniel. “Homicidio, asociación y conflicto en la provincia de Heredia. 1885-1915.” Tesis de Doctorado en Historia, Universidad Autónoma de Barcelona, 1994.

Gil, José Daniel. “Controlaron el espacio hombres, mujeres y almas. 1880-1941.” *Diálogos Revista Electrónica* 2, no. 4 (2001): sin numeración.

Gil, José Daniel. “Imágenes de la nada. Entre la duda y la ignorancia. Los primeros pasos en la construcción del país.” *Revista de Historia*, no. 53-54 (Enero-Diciembre, 2006): 223-242.

Gil José Daniel, “Aprendiendo a dividir y controlar el espacio. Las estrategias iniciales. 1827-1848.” Proyecto de investigación Pueblos y caminos en el Valle Central Costarricense durante la primera parte del siglo XIX (1821-1850). Heredia, Universidad Nacional, 2007.

Goebel, William Anthony. "Naturaleza imaginada. Una aproximación a las representaciones sociales de la naturaleza en la Costa Rica decimonónica: un estudio de caso: los exploradores extranjeros, 1850-1905." Tesis de Maestría en Historia, Universidad de Costa Rica, 2007.

Goebel, Anthony. *Los bosques del "progreso". Explotación forestal y régimen ambiental en Costa Rica: 1883-1955*. San José: Editorial Nuevas Perspectivas, 2013.

Gómez Murillo, José Vicente. "El futuro del Estado y los Estados futuros: conceptos de Estado e imaginación del futuro en Costa Rica, 1821-1848." Tesis de Maestría en Historia, Universidad de Costa Rica, 2018.

González Villalobos, Paulino. "Ruta - Sarapiquí. Historia sociopolítica de un camino." San José: Instituto de Investigaciones Sociales de la Universidad de Costa Rica, Avances de Investigación n°15, 1976.

Greif, Avner. "Institutions and Impersonal Exchange: From Communal to Individual Responsibility." *Journal of Institutional and Theoretical Economics* 158, no. 1 (marzo, 2002): 168-204.

Greif, Avner. *Institutions and the Path to the Modern Economy. Lessons from Medieval Trade*. New York: Cambridge University Press, 2006.

Grub, Udo. "Diccionario cronológico y genealógico del Poder Ejecutivo de Costa Rica" Sin Pie de Imprenta.

Gudmundson, Lowell. "La expropiación de los bienes de obras pías en Costa Rica, 1805-1860: un capítulo en la consolidación de una elite nacional." *Revista de Historia*, no. 7 (1978): 37-92.

Gudmundson, Lowell. *Costa Rica antes del café*. San José, Editorial de la Universidad Estatal a Distancia, 2010.

Hall, Carolyn. "La jerarquía urbana de Costa Rica: Una consideración de la aplicación de modelos geográficos." *Revista geográfica de América Central* 1, no. 1 (1974): 25-48.

Hall, Carolyn. "La expansión de los transportes en Costa Rica." *Revista geográfica de América Central* 2, no. 3 (1975): 9-26.

Hall, Carolyn. *El café y el desarrollo histórico-geográfico de Costa Rica*. San José: Editorial Costa Rica, 1976.

Hall, Carolyn. *Costa Rica: una interpretación geográfica con perspectiva histórica*. San José: Editorial Costa Rica, 1983.

Hall, Carolyn y Pérez B., Héctor. *Historical Atlas of Central America*. Norman: University of Oklahoma Press, 2003.

Hardin, Garret. "The Tragedy of the Commons." *Science* 162, no. 13 (Diciembre, 1968): 1243-1248.

Hilje, Brunilda. *La colonización agrícola de Costa Rica (1840-1940)*. San José: Editorial de la Universidad Estatal a Distancia, 1991.

Hilje, Luko. *Trópico agreste. La huella de los naturalistas alemanes en la Costa Rica del siglo XIX*. Cartago: Editorial Tecnológica de Costa Rica, 2013.

Hobbes, Thomas. *Leviatán, o la materia, forma y poder de una república eclesiástica y civil*. México D. F.: Fondo de Cultura Económica, 2017.

Hodgson, Geoffrey M. *How Economics Forgot History. The problem of historical specificity in social science*. Londres, Routledge, 2001.

Hodgson, Geoffrey M. *Conceptualizing Capitalism. Institutions, Evolution, Future*. Chicago: The University of Chicago Press, 2015.

Infante-Amate, Juan; Picado, Wilson. "Energy flows in the coffee plantations of Costa Rica: from traditional to modern systems (1935–2010)." *Regional Environmental Change*, no. 18 (2018): 1059–1071.

Ita Rubio, Lourdes de (coordinadora). *Organización del espacio en el México colonial: Puertos, ciudades y caminos*. Michoacán: Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo-CONACYT, 2012.

Kahneman, Daniel, *Pensar rápido, pensar despacio*. Barcelona: Penguin Random House, 2012.

Kalmanovitz, Salomón. "La cliometría y la historia económica institucional: reflejos latinoamericanos." *Historia Crítica*, 27 (Enero, 2004): 63-83. Consultado en 26 de enero de 2016. <http://historiacritica.uniandes.edu.co/view.php/325/index.php?id=325>

Knight, Frank H. *Risk, Uncertainty and Profit*. Boston: The Riverside Press, 1921.

Kingston, Christopher. "Marine Insurance in Britain and America, 1720-1844: A Comparative Institutional Analysis." *The Journal of Economic History* 67, no. 2 (Junio, 2007): 379-409.

Lauria-Santiago, Aldo. *Una república agraria*. San Salvador: CONCULTURA, 2003.

Ledezma, Rafael; Granados, Roberto. "Degradación ambiental y caficultura en Tarrazú entre 1970 y 2006." *Revista de Ciencias Ambientales* 36, no. 1 (julio-diciembre 2008): 11-18.

León Sáenz, Jorge. *Fuentes y uso de datos del movimiento marítimo y comercio exterior de Costa Rica entre 1821-1900*. San José: CIHAC – Oficina de Publicaciones de la Universidad de Costa Rica, 1995).

León Sáenz, Jorge. "Patrones generales del comercio marítimo por el Pacífico: mercados y rutas, 1700-1850." *Revista de Historia*, no. 43 (enero-junio 2001): 289-346.

León, Jorge. *Evolución de comercio exterior y del transporte marítimo de Costa Rica 1821 – 1900*. San José, Editorial de la Universidad de Costa Rica, 2ª reimpresión 2003.

León Sáenz, Jorge. "Arrieros a Nicaragua! 1810-1840." San José: Documento inédito, Colección Historia de la Familia, 2009.

León Sáenz, Jorge. *Historia económica de Costa Rica en el siglo XX. La economía rural* (San José: CIHAC-IIICE, 2012).

León, Jorge; Arroyo, Nelson. *Desarrollo histórico del sector agroindustrial de la caña de azúcar en el siglo XX: aspectos económicos, institucionales y tecnológicos*. San José: Instituto de Investigaciones Económicas de la Universidad de Costa Rica, 2012.

León, Jorge; Arroyo Nelson; Montero, Andrea. *Historia económica de Costa Rica en el siglo XX: La industria en Costa Rica en el siglo XX*. San José: Editorial de la Universidad de Costa Rica, 2016.

León Sáenz, Jorge y Artavia, Luis Guillermo. "Los puentes del río Virilla entre San José y Heredia (Costa Rica)." *Revista de Historia*, no. 74 (Julio-Diciembre, 2016), 265-287.

León, Jorge y Arroyo, Nelson. "Transportes y desarrollo económico de Costa Rica: Siglos XIX y XX". Tomo V de la Colección Historia Económica de Costa Rica en el siglo XX, San José, en preparación.

Lewis, Michael. *The Undoing Project. A Friendship that Changed our Minds*. New York: W. W. Norton & Company, 2017.

Madrigal Muñoz, Eduardo. "Cartago República Urbana: Elites y poderes en la Costa Rica colonial, 1564-1718." Tesis de Doctorado, Université de Toulouse II-Le Mirail, 2006.

Marín, Juan José. *Prostitución, honor y cambio cultural en la provincia de San José de Costa Rica: 1860-1949*. San José: Editorial de la Universidad de Costa Rica, 2007.

Marín, Juan José; Bartels, Jorge; Abarca, Oriester (compiladores). *El Sur-Sur: Trayectorias y perspectivas de una región en proceso de formación 1821-2010*. San José: Sede del Pacífico-CIHAC, Alquimia 2000, 2011.

Martínez Peñas, Leandro y Fernández Rodríguez, Manuela (coordinadores). *De las Navas de Tolosa a la Constitución de Cádiz. El ejército y guerra en la construcción del Estado*. Valladolid: Asociación Veritas para el Estudio de la Historia, el Derecho y las Instituciones, 2012.

Masten, Scott E., "Transaction Cost Economics". Consultado en 15 de mayo, 2016. <http://www.sioe.org/field/transaction-cost-economics>

McCreery, David. *Rural Guatemala*. California: Stanford University Press, 1994.

Meléndez Chaverri, Carlos. *Costa Rica: tierra y poblamiento en la colonia*. San José: Editorial Costa Rica, 1978.

Meléndez Chaverri, Carlos. *Heredia: historia, tradiciones y vivencias*. Heredia: Editorial de la Universidad Nacional, 1997.

Meléndez, Mauricio. "Los Montealegre de Costa Rica y Nicaragua." *La Nación*, Suplemento Raíces, Edición 13. Disponible en http://www.nacion.com/ln_ee/ESPECIALES/raices/raices13.html (consultado en martes 30 de abril de 2019).

Ministerio de Transportes, “Reseña histórica de los transportes en Costa Rica (versión preliminar).” San José: Sin pie de imprenta, 1967.

Molina Jiménez, Iván. *Revolucionar el pasado. La historiografía costarricense del siglo XIX al XXI*. San José: Editorial de la Universidad Estatal a Distancia, 2012.

Molina, Carlos. *Y las mulas no durmieron... Los arrieros en Costa Rica. Siglos XVI al XIX*. San José: Editorial de la Universidad Estatal a Distancia, 2005.

Molina, Iván. *Costa Rica (1800 - 1850). El legado colonial y la génesis del capitalismo*. San José: Editorial de la Universidad de Costa Rica, 1991.

Molina, Iván; Enríquez, Francisco y Cerdas, José Manuel (editores). *Entre dos siglos: La investigación histórica costarricense 1992-2002*. Alajuela: Museo Histórico Cultural Juan Santamaría, 2003.

Montero Muñoz, Marta y Fernández González, María Virginia. “Historia demográfica del curato o parroquia de San José (1780-1849).” San José, Tesis de Licenciatura en Historia, Universidad de Costa Rica, 1982.

Naranjo, Carlos. “La primera modernización de la caficultura costarricense” *Revista de Historia*, no. 36 (julio-diciembre, 1997): 79-105.

Naylor, Robert A. *Influencia británica en el comercio centroamericano durante las primeras décadas de la Independencia (1821-1851)*. Antigua: Centro de Investigaciones Regionales de Mesoamérica, 1988.

North, Douglass, “Government and the Cost of Exchange in History.” *The Journal of Economic History* 44, no. 2 (Jun.,1984): 259-260.

North, Douglass C. *Instituciones, cambio institucional y desempeño económico*. México, D. F.: Fondo de Cultura Económica, 1993.

North, Douglass C. *Understanding the process of economic change*. New Jersey: Princeton University Press, 2005.

Nuhn, Helmut; Krieg, P; Schlick, W. *Atlas preliminar de Costa Rica: información geográfico regional*. San José: Instituto Geográfico Nacional, 1978.

Núñez, Francisco María. *Iniciación y desarrollo de las vías de comunicación y empresas de transporte en Costa Rica*. San José, Imprenta Nacional, 1924.

Obregón Clotilde, Las Constituciones de Costa Rica, (San José: Editorial de la Universidad de Costa Rica, vol. III, 2007), 65.

Obregón Loría, Rafael. *De nuestra historia patria. Los gobernadores de la colonia*. San José: Universidad de Costa Rica, 1979.

Obregón Quesada, Clotilde (Editora.) *Las constituciones de Costa Rica, 1812-2006*. San José: Editorial de la Universidad de Costa Rica, cuatro volúmenes, 2007.

Obregón Quesada, Clotilde. *Carrillo: una época y un hombre: 1835-1842*. San José: Editorial Costa Rica, 1986.

Obregón Quesada, Clotilde. *Historia de la ingeniería en Costa Rica*. San José: Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos de Costa Rica, 2005.

Ogilvie, Sheilagh. *Institutions and European Trade. Merchant Guilds, 1000-1800*. New York, Cambridge University Press, 2011.

Olson, Mancur. *La lógica de la acción colectiva. Bienes públicos y la teoría de grupos*. México, D. F.: Limusa, 1992.

Ostrom, Elinor. *El gobierno de los bienes comunes. La evolución de las instituciones de acción colectiva*. México, D. F.: Fondo de Cultura Económica, 2005.

Ostrom, Elinor. *Comprender la diversidad institucional*. México D. F.: Fondo de Cultura Económica – Universidad Autónoma Metropolitana, 2015.

Peraldo Huertas, Giovanni (compilador). *Ciencia y técnica en la Costa Rica del Siglo XIX*. Cartago: Editorial Tecnológica de Costa Rica, 2002.

Pérez Brignoli, Héctor. *Historia general de Centroamérica*. Madrid: Ediciones Siruela, 1993.

Pérez Brignoli, Héctor y Samper, Mario (compiladores). *Tierra, café y sociedad*. San José: FLACSO-Programa Costa Rica, 1994.

Pérez Brignoli, Héctor. *La población de Costa Rica 1750-2000. Una historia experimental*. San José: Editorial de la Universidad de Costa Rica, 2010.

Peters, Gertrud. "Exportadores y consignatarios del café costarricense a finales del siglo XIX." *Revista de Historia*, no. 49-50 (enero-diciembre, 2004): 59-109.

Piñeiro, Martín E. y Llovet, Ignacio (editores). *Transición tecnológica y diferenciación social*. San José: Instituto Interamericano de Cooperación Agraria, 1986.

Popkin, Samuel. *The Rational Peasant: The Political Economy of Rural Society in Vietnam*. California: University of California Press, 1979.

Poveda Porras, Elizabeth. *Moral tradicional y religiosidad popular en Costa Rica (1880-1920)*. San José: Euro Impresora Sofía, 1997.

Quirós Vargas Claudia, "Aspectos socioeconómicos de la ciudad del Espíritu Santo de Esparza y su jurisdicción (1574-1848)." Tesis de Licenciatura en Historia, Universidad de Costa Rica, 1976, pp 176-179

Quirós, Claudia. *La era de la encomienda*. San José: Editorial de la Universidad de Costa Rica, 5ª reimpresión, 2003.

Ratcliffe Jane E. "La base funcional de ciudades pequeñas: (ejemplo costarricense)." *Anuario de Estudios Centroamericanos* 2 (1976): 345-368.

Rees, Peter. *Transportes y comercio entre México y Veracruz, 1519-1910*. México D. F.: SepSetentas, 1976.

Rico Aldave, Jesús. "La Renta del tabaco en Costa Rica (1766-1860)." Tesis de Doctorado en Historia, Universidad Pública de Navarra, 2008.

Rico Aldave, Jesús. *La Renta del tabaco en Costa Rica (1766-1860)*. San José: Editorial de la Universidad Estatal a Distancia, 2014.

Rodrigue, Jean Paul; Comtois, Claude y Slack, Brian. *The Geography of Transport Systems*. Oxford: Routledge, 2006.

Rodríguez, Mario. *El experimento de Cádiz en Centroamérica, 1808-1826*. México D. F.: Fondo de Cultura Económica, 1984.

Rodríguez, Pablo Augusto. "Comprendiendo a Leviatán: el estudio fiscal como clave para analizar la formación de los Estados hispanoamericanos en el siglo XIX." *Revista de Historia*, no. 69 (enero-junio 2014): 13-26.

Román Trigo, Ana Cecilia, "El comercio exterior de Costa Rica (1883-1930)". Tesis de Licenciatura en Historia, Universidad de Costa Rica, 1978.

Rubio Sánchez, Manuel. *Historia de la Sociedad Económica de Amigos del País*. Guatemala: Editorial Académica Centroamericana, 1981.

Salas Viquez, José A. "Santa Bárbara de Heredia 1852-1927. Una contribución a la Historia de los Pueblos." Tesis de Licenciatura en Historia, Universidad Nacional, 1979.

Salas, José Antonio. "Liberalismo, legislación agraria y apropiación privada de la tierra en Costa Rica: 1821-1940. Su incidencia en los procesos de colonización agrícola." Heredia: Universidad Nacional, 1986.

Salas, José Antonio. "La tierra y el proceso de reforma liberal en Costa Rica: Balance bibliográfico." *Revista de Historia*, no. 21-22 (1990): 265-287.

Salazar, Orlando. *El apogeo de la república liberal en Costa Rica 1870-1914*. San José: Editorial de la Universidad de Costa Rica, 2002.

Samper, Mario. "¿Agricultor o jornalero? Algunos problemas de historia social agraria." Heredia: Escuela de Historia, Universidad Nacional, sin fecha de publicación.

Samper, Mario. *Generations of Settlers. Rural Households and Markets on the Costa Rica Frontier, 1850-1935*. Colorado: Westview Press, 1990.

Samper, Mario. "De gentes anónimas y archivos nominales; una experiencia de integración entre análisis estadístico y prosopográfico." *Revista de Historia*, no. 29 (enero-junio, 1994): 143-191.

Samper, Mario. *Trayectorias y disyuntivas del agro en la Zona Norte de Costa Rica*. San José: UCR-CIRAD, 2005.

Sandí Morales, José Aurelio. *Estado e Iglesia Católica en Costa Rica 1850-1920; En los procesos de control del espacio geográfico y la creación de un modelo costarricense*. Heredia: Programa de Publicaciones de la Universidad Nacional, sin año.

Sandner, Gerhard. *La colonización agrícola de Costa Rica*. San José: Instituto Geográfico Nacional, 1962.

Sandner, Gerard. "El concepto espacial y los sistemas funcionales en la colonización espontánea costarricense", *Revista geográfica de América Central* 15, no. 16 (1983): 95-117.

Sanhueza Benavente, María Carolina. *Por los caminos del Valle Central de Chile: El sistema vial entre los ríos Maipo y Mataquito (1790-1860)*. Santiago: Ediciones de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, 2018.

Sarazúa Pérez, Juan Carlos. "Oficinas, empleados y recaudación: el papel de la Hacienda Pública en la organización territorial de Guatemala (1826-1850)." *Revista de Historia*, no. 69 (enero-junio 2014): 41-55.

Schmidt, Steven. "Latin American Dependency Theory." *Global South Studies: A Collective Publication with The Global South*. Consultado en 13 de junio de 2018. <https://globalsouthstudies.as.virginia.edu/key-thinkers/latin-american-dependency-theory>

Sibaja, Luis Fernando (coordinador). *Costa Rica colonial*. San José: Ediciones Guayacán, 1989.

Solórzano Fonseca, Juan Carlos. "Comercio exterior de la provincia de Costa Rica." Tesis de Licenciatura en Historia, Universidad de Costa Rica, 1977.

Solórzano, Juan Carlos. "Comercio y regiones de actividad económica en Costa Rica colonial." *Geoistmo* 1, no. 1 (1987): 92-110.

Solórzano, Juan Carlos. "El comercio de Costa Rica durante el declive del comercio español y el desarrollo del contrabando inglés: periodo 1690-1750." *Anuario de Estudios Centroamericanos* 20, no. 2 (1994): 71-119.

Stone Zemurray, Samuel. *La dinastía de los conquistadores. La crisis del poder en la Costa Rica contemporánea*. San José: Editorial Universitaria Centroamericana, 1982.

Sunkel, Osvaldo. "Institucionalismo y estructuralismo", *Revista de la CEPAL*, 38 (agosto, 1989): 147-156.

Szostak, Richard. *The Role of Transportation in the Industrial Revolution*. McGill: Montreal, 1991

Tracy, James D. (editor). *The Political Economy of Merchant Empires*. New York: Cambridge University Press, 1991.

Vallecillo Rocío. "La dinámica del comercio en la provincia de Costa Rica." Tesis de Licenciatura, Universidad de Costa Rica, 1997.

Valverde Espinoza, Arabela. *La ciudad de Puntarenas: una aproximación a su historia económica y social, 1858-1930*. San José: Sección de Impresión del SIEDIN, 2008.

Vanini, Margarita (editora). *Encuentros con la historia*. Managua: Instituto de Historia de Nicaragua, 1995.

Vargas Arias, Claudio Antonio. *Hacia la consolidación del Estado liberal en Costa Rica (1870-1890)*. San José: Cuadernos de Historia de las Instituciones de Costa Rica, Editorial de la Universidad de Costa Rica, 2015.

Viales Hurtado, Ronny (Editor). *Pobreza e historia en Costa Rica: determinantes estructurales y representaciones sociales del siglo XVII a 1950*. San José: Editorial Universidad de Costa Rica, 2005.

Viales Hurtado, Ronny y Barrantes Zamora, Emanuel. "Mercado laboral y mecanismos de control de la mano de obra en la caficultura centroamericana. Guatemala y Costa Rica en el período 1850-1930." *Revista de Historia*, no 55-56 (Enero-Diciembre, 2006): 15-36.

Viales, Ronny (Editor). *Nueva historia monetaria de Costa Rica. De la colonia a la década de 1930*. San José: Editorial de la Universidad de Costa Rica, 2012

Villalobos Madrigal, Gabriela. "El progreso redentor: la Sociedad Nacional de Agricultura, el Estado liberal y la modernización agropecuaria en Costa Rica, 1897-1914." Tesis de Maestría en Historia, Universidad de Costa Rica, 2009.

Yacher, Leon I. "Henri François Pittier: Geographer, Natural Scientist and the Development of Geography in Costa Rica." Tesis Doctoral, Syracuse University, 1998.

Zúñiga, Yolanda (editora). *Perspectivas interdisciplinarias: riesgo y vulnerabilidad ante fenómenos hidrometeorológicos*. Heredia: Editorial de la Universidad Nacional, 2016.